CER SENIN

Revista Forţelor Aeriene Române

Nr. 5 (90) ◆ 2006

File Edit View Favorites Tools Help

Back Forward Up Search Folders History Move To Copy To Delete Undo Views

Address CUPRINS

CER SENIN

- Arhiva – www.roaf.ro
  - Nr. 1 – 8/2005
- Nr. 1/2006
- Nr. 2/2006
- Nr. 3/2006
- Nr. 4/2006
- Nr. 5/2006
  - CUPRINS
    - Agendă (4)
    - Misiune îndeplinită (8)
    - Specialişti militari în “foc continuu” (14)
    - Poliţia Militară (20)
    - Nato – în schimbare (22)
    - Album “Cer Senin” – F-18 Hornet (26)
    - 1 Decembrie – Ziua Naţională a României (28)
    - Forţele Aeriene în lume (30)
    - Învăţământul în Forţele Aeriene (32)
    - Eveniment (34)
    - Radiolocaţie (36)
    - Supravieţuire (38)
    - Cazuri speciale (40)
    - La baza piramidei (44)
    - Lecţii învăţate (46)
    - Sport (50)
- LECTURĂ PLĂCUTĂ!

Misiune

Pagina 8

Exerciţiu

Pagina 10

Foc continuu

Pagina 14

F-18 Hornet

Pagina 26

1 Decembrie

Pagina 28

Moş Crăciun

Prin aerul iernii blânde miroase a cetină de brad. În dimineaţa Ajunului, redevenim cu toţii copii. Moş Crăciun, el ştie când şi cum, nu a uitat nici în anul acesta care stă să treacă în oglinda vălurită a amintirilor, să ne încânte cu nimbul lui de moş bun, pentru oamenii buni. A lăsat celor înfrăţiţi cu cerul, drept semn de trecere şi răsplată, tradiţionalul pom şi în crengile lui câte ceva...

La rădăcină, pe câteva dintre crenguţe, îmbrăcate în lumina sidefie a victoriei, stau misiunile mari ale anului dus, unde aviatorii români s-au regăsit. Şi-au probat tăria şi profesionalismul în misiunea "Altheea" şi "KAIA", au celebrat 100 de ani de zbor sub arşiţa lunii iulie la "RoIAS-2006" împreună cu aviaţiile moderne ale lumii, iar roadele toamnei s-au strâns sub nume cu rezonanţă pe cerul României: "Viper Lance", "Autumn Flag" şi "Chasseur Accompli".

Mai sus, un pic ascuns ochilor obişnuiţi să vadă repede şi să uite a judeca, stă "bătrâna doamnă" a aviaţiei române care este MiG-ul 21 LanceR. Cal de bătaie al ultimilor 10 ani de misiuni internaţionale, LanceR-ul încă mai are destule de spus pe cerul raidurilor de pace. Ca într-o formaţie de gală, îi stă în stânga IAR-ul 330 Socat, iar la dreapta lui navighează C-130 Hercules.

Spre dreapta, ceva mai spre vârf, sunt prinse sistemele "Hawk" şi radarele "Gap Filler", trepte de legătură pentru ceea ce înseamnă singura chemare a omului în cer, care este zborul.

La vârf, nu bine precizat şi vag ca o părere, îmbrăcat parcă într-o lumină aproape ireală, un avion fuzelat savant, cu alură de pasăre a văzduhului şi nume necunoscut, este avionul multirol. Pare că vine, este ceea ce va urma. Şi, ca într-o "zonă de serviciu în aer", îl secondează noul avion mediu curier.

În rest, ghirlande, artificii cu viaţă scurtă, anul acesta am avut parte şi de lumânări, zăpezile n-au venit, iar zurgălăii sună trecerea. Însă, în toate există un "dincolo". Angrenaţi în mecanismul exterior al vieţii, în care zgomotul şi impetuozitatea ei nu ne dau pace o clipă, nu mai avem timp să ajungem dincolo. Dincolo de aparenţe.

Căpătâiul profesiei de pilot este zborul. Lucrul cel mai potrivit pentru un om deprins cu setea înaltului, rămâne zborul. Din el decurge adevărata certitudine, singura care poate să-i construiască liniştea. Avionul, această maşinărie inteligentă care face o mulţime de lucruri singură, nu poate zbura singur. Avionul, ca să devină viu şi inteligent, are nevoie de suflet, de viaţa pilotului ca hrană. Rezultatul acestei simbioze este tocmai zborul, iar dincolo de toate zborul rămâne o bucurie, pare o recompensă şi uneori, este folosit – prin lipsă – ca pedeapsă.

Pomul nostru de Crăciun adună în cercurile lui de viaţă un an în care s-a zburat. Zborul rămâne singura condiţie care defineşte un pilot. Iar toate orele pe cer s-au imprimat în măduva bradului nostru, pentru că avionul te vrea al lui în fiecare zi, în fiecare oră, în fiecare minut, totdeauna. În cea mai platonică dintre iubiri – iubirea profesiei – trebuie să iroseşti talent şi să cheltuieşti muncă. Numai astfel, prin forţa lucrurilor, vei trece punct solitar în triumful unei profesii cereşti. Zborul este un "altceva" de "dincolo", înmiit mai complex decât orice joc de-a lupta.

La margine de an, visez la un trap prin stratosferă, şi mi-e tot mai dor de aripă. Fie ca toţi zburătorii, de oriunde, să găsească în pomul lor un dar cât de mic, să le fie zborul lin şi ...

"La mulţi ani!"

Comandor

DUMITRU BERBUNSCHI

VIZITA ŞEFULUI STATULUI MAJOR AL FORŢELOR AERIENE ÎN CHINA

În perioada 28.10 – 5.11 a.c., la invitaţia şefului Statului Major General al Armatei Populare de Eliberare Chineze, **generalul Liang GUANGLIE**, **generalul locotenent Gheorghe Catrina**, şeful Statului Major al Forţelor Aeriene a efectuat o vizită în Republica Populară Chineză.

În cadrul vizitei au fost abordate, conform mandatului aprobat, următoarele aspecte: ◆ stadiul actual şi perspectiva cooperării militare bilaterale dintre cele două armate; ◆ informare privind procesul de reformă şi modernizare a armatelor celor două ţări; ◆ informare privind cooperarea militară în domeniul învăţământului militar; ◆ informare privind instruirea Forţelor Terestre şi Aeriene; ◆ discuţii privind echipamentele militare.

De asemenea, vizita a mai avut drept obiective şi discuţii cu locţiitorul şefului Statului Major General, **generalul locotenent Xu Qiliang**, cu comandantul Forţelor Aeriene, **generalul locotenent Zang Dongming**, vizite la Divizia 3 Gardă şi la Centrul de Comandă al Apărării Antiaeriene a Beijing-ului, precum şi vizite de curtoazie în garnizoanele Kunming şi Shanghai.

În urma discuţiilor oficiale s-au desprins următoarele concluzii: ◆ dezvoltarea relaţiilor de prietenie dintre cele 2 armate constituie o importantă componentă a relaţiilor bilaterale dintre cele două ţări; ◆ în prezent, China şi România au o bază solidă de cooperare în domeniile politic, economic, cultural, al învăţământului, al sănătăţii şi militar; ◆ continuarea proiectelor de colaborare şi cooperare pe diferite domenii militare, cum ar fi: topografie militară, care blindate, comunicaţii şi informatică, logistică, înzestrare, medicină militară ş.a.; ◆ identificarea posibilităţilor de introducere în planul de cooperare bilaterală a unor activităţi de schimb de experienţă, propuse de partea chineză, în domeniul planificării, organizării şi desfăşurării aplicaţiilor militare.

CONFERINŢA COMANDANŢILOR FORŢELOR AERIENE NATO

La sediul Allied Air Component Command Ramstein (CC-HQ Air Ramstein) a avul loc, în perioada 3–6 octombrie, Conferinţa Comandanţilor Forţelor Aeriene din ţările NATO. La această activitate, unde au fost prezente 25 de ţări membre NATO, precum şi diverse agenţii implicate în dezvoltarea aviaţiei militare, a participat, din partea Statului Major al Forţelor Aeriene Române, **generalul locotenent Gheorghe Catrina**, şeful instituţiei.

Discuţiile avute, în plenul conferinţei sau individuale, pe laboratoare de lucru, au reliefat următoarele aspecte: ■ extinderea serviciului de Poliţie Aeriană în Ţările Baltice pentru anul 2008 este menită să asigure şi instruirea controlorilor de trafic aerian operaţional din aceste ţări, conform standardelor NATO, recomandându-se executarea unui număr cât mai mare de ieşiri în acest scop; ■ cu întârzieri repetate, noul sistem de comandă control aerian – ACCS – se dezvoltă conform unui plan care prevede finalizarea în luna aprilie 2010; ■ reducerea de la 10 la 4 CAOC fixe nu reduce încadrarea cu personal, apreciindu-se că implementarea noilor structuri, în paralel cu cele existente va necesita mai mult decât dublarea personalului actual; ■ în ciuda demersurilor existente, nu se prevede realizarea unor entităţi ACCS în noile state membre NATO.

De asemenea, s-a discutat, în cadrul unei întâlniri separate cu generalul W.T .Hobbins, comandantul USAFE, necesitatea menţinerii planului iniţial de îmbunătăţire a infrastructurii, în cadrul NSIP, pe aerodromurile Otopeni şi Feteşti.

VIZITA ŞEFULUI STATULUI MAJOR AL FORŢELOR AERIENE ÎN TURCIA

La invitaţia şefului Statului Major al Forţelor Aeriene din Turcia, o delegaţie oficială a Statului Major al Forţelor Aeriene Române, condusă de **generalul locotenent Gheorghe Catrina**, a efectuat o vizită pe malul Bosforului.

Vizita a avut ca elemente distinctive vizita la comandamentul Forţelor Aeriene, la Academia Forţelor Aeriene Turce, Baza 4 Aeriană şi la Turkish Aerospace Industry. Subiectele abordate în cadrul discuţiilor purtate pe durata vizitei s-au referit la: ■ colaborarea celor două forţe aeriene până în prezent; ■ modul de selecţie, formare şi instruire a piloţilor; ■ stabilirea unor strategii viitoare de cooperare pentru antrenamentul în comun a celor două forţe aeriene, în beneficiul propriu, al stabilităţii zonale şi, desigur, al Alianţei Nord-Atlantice.

Un fapt inedit l-a constituit vizita la Turkish Aerospace Industry, unde delegaţia română a fost primită de către directorul general, fiind prezentate mai multe briefing-uri despre obiectul de activitate, relaţiile internaţionale ale întreprinderii cu alte companii similare, obiectivele pentru viitor şi managementul resurselor pentru obţinerea rezultatelor de excepţie.

De asemenea, delegaţia română a depus o coroană de flori la Mausoleul Eroilor din incinta Muzeului Kemal Ataturk.

SCHIMB DE EXPERIENŢĂ

În perioada 18–20 octombrie, o delegaţie formată din **locotenent comandorul Rîciu Gabriel**, instructor cu securitatea zborului la Baza 86 Aeriană şi **căpitanul Tudose Gabriel**, medic la Baza 90 Transport Aerian, a efectuat o vizită, ca schimb de experienţă, la Centre Sperimentale Volo de la Roma, Italia.

Obiectivul vizitei a mai cuprins cunoaşterea organizării Centrului Experimental de Zbor şi analizarea principalelor activităţi ale acestuia. Organizat sub spectrul concentrării sub aceeaşi comandă (Comandamentul Logistic al Forţelor Aeriene) a tuturor organizaţiilor de cercetare şi experimentare a zborului din cadrul Aeronauticii Militare Italiene, în scopul folosirii resurselor disponibile, Centrul Experimental de Zbor Italian se autorecomandă drept unul dintre cele mai moderne structuri de specialitate din lume.

Componenţa Centrului este definită prin prezenţa a 5 unităţi, care asigură, într-un climat de interoperabilitate desăvârşit, desfăşurarea activităţilor propuse.

Astfel, regăsim: ◆ Unitatea de Zbor Experimental (RSV) cu atribuţii în cercetarea aeronautică şi testarea la sol şi în aer a aeronavelor (prototipuri sau serie), a sistemelor şi echipamentelor de zbor inclusiv softul operaţional adiţional acestora; ◆ Unitatea de Tehnologie Chimică (RCT), ce execută cercetări fizice şi chimice, studii şi teste asupra unui număr considerabil de materiale aeronautice (metale şi compozite folosite în construcţia aeronavelor) sau de tip consumabil (combustibili, lubrefianţi, oxigen etc.); ◆ Unitatea de Armament şi Sisteme Aerospaţiale (RASA) care se ocupă cu evaluarea operaţională, efectuarea testelor pentru determinarea eficacităţii armamentului utilizat de Forţele Aeriene Italiene; ◆ Unitatea de Medicină Aeronautică şi Spaţială (RMAS); ◆ Unitatea de Servicii Tehnice Generale cu atribuţii în documentare, tehnologie informatică şi ateliere mecanice.

Astfel, având în vedere dotarea, spectrul de activităţi, specializarea şi experienţa personalului, şi după analizarea aspectelor financiare şi legale, acest centru poate fi privit ca un posibil partener de marcă al Forţelor Aeriene în probleme legate de omologări, certificări, testări de materiale şi soft, activităţi aeronautice sau determinări în cazul accidentelor de aviaţie în care există suspiciuni de cedări de material.

PLANURI ŞI POLITICI COMUNE

La invitaţia şefului Statului Major al Forţelor Aeriene, **generalul locotenent Gheorghe Catrina**, directorul Compartimentului Planului şi Politici din cadrul Forţelor Aeriene ale SUA din Europa, **generalul de brigadă Michael A. Snodgrass** a efectuat o vizită în mai multe locaţii aparţinând aviaţiei militare române.

Astfel, au fost tranzitate Baza 86 Aeriană Feteşti, Baza 71 Aeriană Câmpia Turzii, Academia Forţelor Aeriene şi Comandamentul Operaţional Aerian Principal. Pe parcursul vizitelor au avut loc numeroase discuţii şi briefing-uri, ce au reliefat o serie de aspecte privind statutul Forţelor Aeriene Române şi sprijinul pe care îl acordă SUA, discuţii la care au luat parte şi reprezentanţi ai Departamentului pentru Politica de Apărare şi Planificare.

Printre alte evenimente am remarcat, în contextul integral al vizitei, câteva elemente congruente ale discuţiilor: ◆ preocuparea comună pentru programele de pregătire a piloţilor; ◆ nivelul de interoperabilitate atins; ◆ starea pistelor şi a bazelor militare din punctul de vedere al infrastructurii; ◆ stimularea interesului NATO pentru investiţii majore la Baza 86 Aeriană de la Feteşti; ◆ investiţii NSIP pentru locaţiile posibile a deveni structuri de bază NATO; ◆ prezentarea realizărilor de infrastructură, prin finanţare proprie, de la Baza Aeriană 71 (hangare, turn control, celulă de alarmă); ◆ eforturile de integrare în structurile euro-atlantice; ◆ solicitare din partea română pentru sprijin în achiziţionarea unui criptor necesar operaţionalizării interfeţei Link 1 şi acordarea licenţei de export pentru materialele criptografice.

De asemenea, avându-se în vedere importanţa poziţiei SUA în forurile de decizie ale NATO, s-a subliniat faptul că România mizează pe sprijinul american în efortul depus în această perioadă pentru promovarea intereselor naţionale în cadrul programului ACCS şi realizarea unui element de tip ARS în ţara noastră.

SEESIM 06 – CEL MAI MARE EXERCIŢIU DE SIMULARE DIN SUD-ESTUL EUROPEI

În cadrul iniţiativei regionale „Procesul reuniunilor miniştrilor apărării din sud-estul Europei” (SEDM), la Centrul de Instruire prin Simulare al Statului Major General, şi, simultan, în capitala fostei Republici Iugoslave a Macedoniei, Skopje, s-a desfăşurat, cu participare şi din partea Statului Major al Forţelor Aeriene, în perioada 8–17 noiembrie a.c., exerciţiul de simulare **SEESIM 06**.

Scenariul exerciţiului a avut la bază producerea unei serii de dezastre naturale în statele din regiune, îndeosebi în fosta Republică Iugoslavă a Macedoniei (cutremure de pământ) şi în România (inundaţii). Pe fondul acestor calamităţi apar dezechilibre sociale şi are loc proliferarea elementelor destabilizatoare şi teroriste în întreaga regiune.

La exerciţiu au participat, cu câte o celulă de răspuns, şi alte ţări membre SEDM (Albania, Bulgaria, Croaţia, Grecia, Italia, Slovenia, Turcia şi Ucraina) precum şi una din partea comandamentului Brigăzii Multinaţionale din sud-estul Europei (SEEBRIG). Elementul de noutate l-a reprezentat amplasarea elementelor componente ale Centrului de Control Principal în două locaţii diferite, respectiv Bucureşti şi Skopje.

Situaţiile create pe timpul exerciţiului au fost rezolvate de aproximativ 130 de specialişti, iar pentru „soluţionarea” crizelor şi urgenţelor civile, au fost cooptaţi şi reprezentanţi ai organizaţiilor internaţionale din cadrul Biroului de Coordonare al Ajutoarelor Umanitare din Organizaţia Naţiunilor Unite (UNCHA), Centrului de Coordonare pentru Dezastre Euro-Atlantic (EADRCC), Organizaţiei Internaţionale de Cruce Roşie (IFRC).

În cadrul activităţilor desfăşurate la Ziua Distişilor Vizitatori s-a făcut o prezentare a exerciţiului şi s-au emis o serie de concluzii. La această activitate au participat, din cadrul Secţiei Instrucţie a Statului Major al Forţelor Aeriene, **căpitan comandorul Valentin Gheţi**, **maiorul Corneliu Postu** şi **căpitanul Victor Zamora**.

INTERESE COMUNE – PARTENERIAT DESĂVÂRŞIT

Drumul către dezvoltarea parteneriatului dintre Forţele Aeriene Române şi cele ale SUA continuă. În perioada 19–20 octombrie, comandantul aviaţiei militare americane dislocată în Europa, **generalul Tom Hobbins**, a făcut o vizită în mai multe locaţii ale Statului Major al Forţelor Aeriene.

Pe parcursul vizitei, ce a cuprins deplasări la comandamentul Forţelor Aeriene Române şi la Bazele Aeriene de la Mihail Kogălniceanu şi Feteşti, comandantul USAFE a fost însoţit de secretarul de stat în Ministerul Apărării, **domnul Corneliu Dobriţoiu**, **generalul locotenent Florian Pinţa**, locţiitorul şefului Statului Major General, **generalul locotenent Gheorghe Catrina**, şeful Statului Major al Forţelor Aeriene şi comandantul Bazei 86 Aeriene Feteşti, **comandorul Dan Buciuman**.

Pe agenda vizitei au fost incluse: ■ dezbateri privind implementarea, pe structura Bazei Aeriene de la Mihail Kogălniceanu a unui comandament întrunit al Forţelor Aeriene şi cele ale Forţelor Terestre americane, care va avea peste 100 de militari; ■ elaborarea unor planuri comune în scopul definitivării concepţiei privind cooperarea de securitate conformă cu planurile structurii de comandă europeană pentru teatre de operaţii; ■ desfăşurarea unor exerciţii comune (exemplu – exerciţiul "Viper Lance"); ■ pregătirea profesională extinsă prin participarea specialiştilor români la diferite cursuri în SUA; ■ sprijinul acordat de România în lupta internaţională împotriva terorismului.

"Avem o relaţie deosebită cu partenerul român, atât în ceea ce priveşte programele comune de dezvoltare a standardelor NATO, interesul comun pentru îmbunătăţirea performanţelor avioanelor de transport C-130, cât şi în privinţa ajutorului oferit în lupta împotriva terorismului internaţional", avea să declare **generalul Tom Hobbins** la încheierea vizitei. De asemenea, **generalul locotenent Gheorghe Catrina**, şeful Forţelor Aeriene Române, şi-a exprimat mulţumirea pentru colaborarea deosebită cu aviaţia militară americană şi a propus continuarea, la acelaşi nivel, a relaţiilor şi creşterea impactului participării armatei române la misiunile şi obiectivele NATO.

"Cu 25 de ani mai tânăr"

Miercuri, 29 noiembrie 2006, a fost ziua în care şeful Statului Major al Forţelor Aeriene Române – **generallocotenent Gheorghe Catrina** – împreună cu conducerea instituţiei şi cu comandanţii bazelor aeriene din ţară, au celebrat un aviator cu greutate în istoria acestei arme de elită, la împlinirea vârstei de 80 de ani: **generalul locotenent Gheorghe Zărnescu,** care a condus Aviaţia Militară românească între anii 1977–1986.

"Am avut ocazia şi deopotrivă onoarea, ca în cariera mea de aviator, să lucrez mult timp sub comanda dumneavoastră. Aviaţia militară înseamnă, dincolo de activitatea de zbor şi asigurare, o prodigioasă activitate de conducere. Cât de complexă, dificilă şi plină de responsabilitate este munca la cel mai înalt nivel al Forţelor Aeriene, aveam să înţeleg şi să mă conving peste ani, când am devenit unul din urmaşii dumneavoastră. Am trăit viaţa pilotului, cu bune şi cu rele, dar şi apăsarea comandantului am simţit-o pe propria-mi piele. Realizez acum totul şi percep exact dimensiunile transformărilor fantastice din ultima jumătate a singurului secol de aviaţie. Ele sunt uimitoare. Şi, vă rog să-mi aprobaţi să spun exact ceea ce cred: şi oamenii care au slujit zborul sunt excepţionali. Pentru că altfel nu se poate. Scurta retrospectivă sub semnul istoriei, ne arată faptul că dumneavoastră aţi condus destinele Forţelor Aeriene Române în cea mai glorioasă perioadă a lor. Se înfiinţau unităţi, românii doreau să devină aviatori, exerciţiile complexe nu lipseau, flota militară de transport era apreciabilă. Este o onoare pentru noi, generaţia care astăzi poartă răspunderea destinelor aviatorilor, să vă avem lângă noi la împlinirea a 80 de ani de viaţă. Acest fapt ne dă tărie şi încredere, bucurându-ne inimile. Vă asigurăm de respectul şi admiraţia noastră" – spunea liderul Forţelor Aeriene, **generalul locotenent Gheorghe Catrina.**

Scurte rememorări, momente cruciale aduse de sub geana vremii, răscruci de destine marcate cândva, toate sub semnul bun al revederii.

"Vă privesc admirativ, iar pe cei mai mulţi dintre dumneavoastră vă recunosc. Am încrederea şi liniştea dată de faptul că realizaţi complexitatea muncii voastre şi nutresc speranţa că atât cât voi mai avea de trăit, voi revedea aviaţia pe culmi, acolo unde de drept îi este locul. Aveţi această datorie de a o menţine. Vă mulţumesc din inimă pentru această primire de gală, dar mai ales pentru faptul că revăzându-vă, mă simt mai tânăr cu 25 de ani", a conchis generalul locotenent Gheorghe Zărnescu.

Pagini realizate de plutonier-major SORIN SĂFTOIU

EXERCIȚIUL NAȚIONAL DE NIVEL OPERATIV "ROMEX –2006"

În cadrul exerciţiilor de tip LIVEX (care presupun acţiunea trupelor în teren), „ROMEX 2006" s-a prezentat ca fiind cel mai mare exerciţiu întrunit din acest an, desfăşurat la nivel naţional, având ca suport patru locaţii diferite: Ghencea (Bucureşti), Renţea (Braşov), Mihail Kogălniceanu (Constanţa) şi Smârdan (Galaţi). „ROMEX 2006" a fost un exerciţiu conceput şi condus de Comandamentul 2 Operaţional Întrunit din Buzău, destinat testării capacităţii operaţionale finale a unui batalion mecanizat înzestrat cu maşini de luptă ale infanteriei (MLI). În sprijinul acţiunilor ofensive şi defensive duse de batalionul mecanizat, la exerciţiu au mai participat un batalion de artilerie şi elicoptere de atac şi sprijin la sol, precum şi avioane de vânătoare şi vânătoare-bombardament.

În cer şi pe pământ

Timp de patru zile, aerodromul Mihail Kogălniceanu de lângă Constanţa a concentrat forfota acţiunilor de luptă executate de către piloţii ardeleni, aparţinând Bazei 71 Aeriene Câmpia Turzii, care au executat misiuni specifice, de zi şi de noapte, în cadrul exerciţiului „ROMEX –2006".

Structura participantă din cadrul Forţelor Aeriene Române a fost Detaşamentul ADI, care urmează să fie pus la dispoziţia NATO în viitorul apropiat. Patrula de luptă a desfăşurat, cu aeronave de tipul *MiG-21 LanceR*, misiuni de patrulare aeriană, escortă, interceptare şi identificare, trageri simulate pe ţinte reale, urmând instrucţiunile de conducere şi dirijare la atac primite de la sol.

„Cea mai mare concentrare de forţe a fost în Poligonul Mălina (Smârdan), unde acţiunile s-au desfăşurat fără nici o regie. Elementul de vârf şi centrul de

greutate al întregii acţiuni nu a ţinut strict de precizia misiunilor, ci am urmărit gradual elementele de subordonare unui comandament întrunit, individualizând execuţia", preciza căpitan comandorul Gabriel Giuvara.

Pe cerul confruntărilor războinice, în cadrul exerciţiului „*ROMEX–2006*", parte dintre ţintele descoperite, interceptate şi „doborâte", au fost aeronavele Bazei 95 Aeriene Bacău. Misiunile de luptă – Poliţie Aeriană – care presupun reacţie rapidă, hotărâtă şi eficientă, înseamnă ca în 15 minute de la alarmare, aeronava să fie decolată şi gata de dirijare, aşteptând comenzile punctului de conducere. Piloţii români de pe MiG-21 LanceR execută serviciul Poliţie Aeriană încă din anul 2004, timp

în care şi-au dovedit profesionalismul în îndeplinirea cu succes a acestui tip de misiune.

România şi-a exprimat disponibilitatea de a asigura forţele şi mijloacele necesare asigurării serviciului de Poliţie Aeriană în spaţiul aerian al Ţărilor Baltice. Ca o recunoaştere a nivelului de pregătire în acest domeniu, NATO a acceptat propunerea României şi, pentru o perioadă de trei luni, în a doua jumătate a anului 2007, Poliţia Aeriană în Lituania, Estonia şi Letonia va fi asigurată de 4 MiG-21 LanceR, aparţinând Forţelor Aeriene Române.

Operaţiunea se va desfăşura conform planificării făcute de NATO, iar România va succede Franţei. Locaţia de unde se vor coordona activităţile va fi Baza Aeriană Siauliai din Lituania. La misiune vor lua parte piloţii şi personalul tehnic de deservire a celor 4 MiG-21 LanceR, de la Baza 71 Aeriană Câmpia Turzii. Misiunea principală a detaşamentului românesc este executarea serviciului Poliţie Aeriană sub comandă NATO, în timp de pace, ca parte integrată a apărării aeriene colective, în scopul menţinerii integrităţii spaţiului aerian desemnat – Ţările Baltice.

„ROMEX–2006", prin gestionarea multitudinii de relaţii stabilite în cadrul misiunii, a fost o provocare şi un preambul pentru personalul implicat în pregătire şi executare, oferind avantajul creării unei experienţe inedite. Implicarea într-o astfel de operaţiune asigură verificarea capabilităţilor dobândite de militarii români în executarea serviciului Poliţie Aeriană, concomitent cu creşterea încrederii în posibilităţile noastre de a executa misiuni reale.

Comandor
DUMITRU BERBUNSCHI

"AUTUMN FLAG – 2006"

– exercițiul bilateral de zbor în comun româno-italian –

300 de militari aviatori italieni și români au participat pe aerodromul Mihail Kogalniceanu la exercițiul bilateral de zbor în comun "Autumn Flag – 2006". Baza de antrenament a piloților a constituit-o dezvoltarea interoperabilității între forțele aeriene ale celor două state și antrenarea personalului participant în executarea misiunilor aeriene cu folosirea procedurilor specifice NATO. S-au executat misiuni de antrenament de tip CAS (Close Air Support) și COMAO (Composite Air Operations), zboruri în formații mixte la joasă și medie înălțime cu aeronave românești și italiene, precum și trageri reale pe timp de zi și de noapte în poligonul Mălina. Forțele Aeriene Române au participat la exercițiu cu 10 aeronave MiG-21 LanceR și 1 elicopter IAR-330 din Baza 95 Aeriană de la Bacău, iar Forțele Aeriene Italiene cu 5 aeronave Tornado, aparținând Bazei Aeriene de la Gioia del Colle.
Exercițiul s-a desfășurat în perioada 23 octombrie – 3 noiembrie 2006, pe baza programului de activități bilaterale dintre Forțele Aeriene Române (ROAF) și Forțele Aeriene ale Italiei (ITAF), marcând prima participare a piloților și aeronavelor Tornado italiene la un exercițiu alături de piloții români de pe avioanele MiG-21 LanceR.

Câștiguri nesperate

Baza 95 Aeriană Bacău, având deasupra capului steaua ei norocoasă, poate să-și brodeze viitorul pe obiective importante și cu valoare de perspectivă credibilă. Unitatea băcăuană a fost nominalizată ca, până în anul 2008, să operaționalizeze o escadrilă de avioane MiG-21 LanceR, în vederea punerii la dispoziția Alianței Nord-Atlantice. Exercițiul de la Mihail Kogălniceanu întregește tabloul misiunilor reale de întrebuințare în luptă cu grad de dificultate ridicat, în care valențele umane și posibilitățile tehnice au trasat culoarul reușitei.

În zbor cu partenerii italieni

„În 2006, am zburat". Așa își începea pledoaria **comandorul Nicolae Jianu** – locțiitorul comandantului Bazei 95 Aeriene Bacău – director de exercițiu la Mihail Kogălniceanu. *„Am avut suficiente ore de zbor alocate, resursele ne-au permis, iar acest fapt, dublat de munca oamenilor, au creat premisele favorabile ca*

la fiecare trei luni de zile să executăm o misiune complexă, cu dislocare pe alt aerodrom, combinată cu trageri reale de luptă, reușind să <<spargem>> cremenea nopții cu bombele reale lansate în poligonul Smârdan".

După ce au participat în echipă cu piloții din Baza 86 Aeriană Fetești la exercițiul *„Chasseur Accompli"* alături de partenerii francezi, pentru prima dată aviatorii băcăuani au fost în situația de a conduce și executa exercițiul complex *„Autumn Flag – 2006"*, de data aceasta cu parteneri italieni. *„Este o experiență nouă pentru noi și am avut grijă de toate detaliile.*

Exercițiul cuprinde întreaga paletă de misiuni pe care le pot îndeplini, în cazuri reale, avioanele și oamenii, evoluând în complexitate, treptat, pentru a putea permite atât acomodarea, cât mai ales acțiunea în comun", completa comandorul Jianu.

Italienii, moștenitorii de drept ai limbii latine, au fost, ca totdeauna, comunicativi, deschiși, prietenoși.

Deși, a fost pentru prima dată cînd au lucrat împreună, atât piloții italieni cât și cei români au fost încîntați de colaborare. "*Pentru noi* – spunea **locotenent-colonelul Antonio Coppola,** comandantul Grupului 156 din cadrul Bazei Gioia del Colle – *este un prim exercițiu pe care îl executăm cu militari din sud-estul Europei. Este o șansă să desfășurăm acțiuni combinate împreună și sunt foarte mulțumit până acum de modul de antrenament și de lucru, respectându-se procedurile NATO. Cred că este o relație care se va consolida în viitor.*

Am executat o serie de misiuni simulate, dar mai ales reale împreună și cred sincer că piloții români sunt foarte buni. Escadrila italiană este supranumită <<Linxul>>, fiind înființată în timpul celui de-al Doilea Război Mondial. Denumirea ne vine de la caracteristicile animalului cu același nume, care este feroce, agil și foarte curajos. Piloții folosesc indicative radio de genul <<Linx 1>>, <<Linx 2>> etc", a încheiat comandantul detașamentului italian.

„Mi se pare cel mai potrivit mod de conducere acela de a permite abordarea directă a misiunii de către tinerii piloți, având la sol și în aer libertatea deciziei, acuratețea planificării și responsabilitatea execuției. Vor pricepe exact care le este valoarea și ce mai au de învățat", concluziona comandorul Nicolae Jianu.

„Ne-am aflat rostul”

Exercițiul s-a constituit într-o „probă de foc”. Prima, dar și extrem de complexă. Grea. Nu prin dificultatea obiectivelor, ci prin lipsa experienței în „jocul de război” propus în comun și abordat pe timpul misiunilor. Dificilă pentru o escadrilă compusă din oameni tineri, fără experiența zborurilor de luptă, conștienți însă, maturi și dornici să rămână la înălțime. Să nu coboare ștacheta sub nivelul bun consacrat în alte exerciții internaționale ori bilaterale.

„Misiunea aceasta înseamnă pentru piloții noștri ocazia primei evaluări reale. În vecinătatea agreabilă a piloților italieni, combatanți pe fronturile din Kosovo sau oriunde în lume, având în spate o experiență de zbor de invidiat pe câmpul de luptă și informațional <<demarcat>> de procedurile NATO, avem ocazia să ne aflăm limitele. Să ne descoperim carențele și, cel mai important, să înțelegem exact ce avem de făcut pe viitor”, deducea cu precizie **căpitanul Bogdan Colțănel**, comandant de patrulă în escadrila de la Bacău. *„Fără a mai discuta despre diferențele majore dintre avioanele noastre – sunt aeronave din generații diferite, iar acest fapt înseamnă handicap pentru noi privind autonomia de zbor, instalația de forță, prezența celui de-al doilea om la bord – trebuie să recunoaștem că mai avem de învățat. Acest fapt nu-i prilej de mâhnire, ci semnul înțelegerii majore a ceea ce trebuie făcut pe cerul confruntărilor reale. Acolo unde inamicul nu doarme, nu iartă și nu fuge”* încheia pilotul român.

La Bacău, Ziua Armatei Române onorată de piloții italieni

Patru aeronave Tornado și echipajele lor formate din militari italieni, au fost surpriza plăcută pe care Baza 95 Aeriană din garnizoana Bacău a pregătit-o pentru sărbătoarea festivă prilejuită de aniversarea Zilei Armatei. La

Monumentul Eroilor, onorurile militare și depunerile de coroane

compusă din 12 aeronave de luptă a fulgerat la joasă înălțime cerul curat de deasupra Cimitirului Central din Bacău. Primele avioane care și-au făcut apariția, în semn de omogiu pentru eroii căzuți în luptă, au fost cinci MiG-uri 21 LanceR, urmate la scurt timp de patru aeronave Tornado, sub culorile și cu oamenii Italiei. Salutul din aer al aviatorilor s-a încheiat cu survolul unei trilule de MiG-uri 21 LanceR. *„Baza Aeriană Bacău desfășoară un exercițiu bilateral româno-italian cu acțiuni de luptă simulată, pe tot cerul Moldovei. Antrenamentele noastre împreună cu italienii se derulează în vederea pregătirii unei escadrile interoperabile, care din 2008 va putea acționa sub comandă NATO, oriunde pe glob”,* declara la acel moment generalul de flotilă aeriană Virgil Ristea.

de flori au urmat ceremonialul cunoscut. **Generalul de flotilă aeriană Virgil Ristea** – comandantul garnizoanei Bacău – a fost cel care a regizat desfășurarea „în teren”. Aproape de finalul ceremoniei, aviatorii au fost cei care și-au onorat statutul de armă și scut liniștii noastre. În clipa când se depunea ultima coroană, o formație de zbor

Comandor
DUMITRU BERBUNSCHI
MIHAELA ILIESCU –
Biroul relaţii publice – SMFA

BATALIONUL 210 LOGISTIC

Conducerea unităţilor militare implică în ultima vreme, o dată cu încercările perene de aliniere la standardele Alianţei Nord-Atlantice, prezenţa unui suport logistic pe măsură. În contextul acestor considerente a fost înfiinţat, în anul 2003, Batalionul 210 Logistic, cu scopul primordial de a completa procesul de instruire, prin mijloace specifice, dezvoltat de Statul Major al Forţelor Aeriene şi unităţile adiacente acestuia. La sfârşit de an 2006, am încercat să obţinem şi să prezentăm o imagine de ansamblu a realizărilor, performanţelor, dorinţelor şi nemulţumirilor militarilor care încadrează această structură.

Considerat de către comandantul unităţii, **locotenent colonelul Marian Bucur,** prezent chiar de la înfiinţare, drept "puntea de legătură dintre sursele economiei naţionale şi utilizarea elementelor acesteia de către forţele luptătoare – în speţă, Forţele Aeriene" –, Batalionul 210 a încercat să devină, în mintea şi percepţia camarazilor de arme, expresia procesului de planificare a susţinerii forţelor operaţionale şi a executării mişcării.

Importanţa acestei structuri poate fi regăsită în simpla parcurgere a domeniilor de care răspunde, prin enumerarea atribuţiilor specifice fiecăruia: ■ proiectarea, dezvoltarea, achiziţia, depozitarea, transportul, distribuţia, mentenanţa, evacuarea şi controlul tehnicii şi materialelor; ■ transportul personalului pe toate categoriile de mijloace de transport; ■ achiziţia sau construcţia, mentenanţa, repartizarea şi exploatarea facilităţilor; ■ achiziţia şi furnizarea serviciilor; ■ sprijinirea tuturor activităţilor şi misiunilor ordonate din punct de vedere medical.

Competenţa personalului şi repartizarea constructivă a sarcinilor a dus la atingerea, într-un interval foarte scurt – de numai 3 ani, a unui nivel de performanţă înalt, reliefat prin numărul mare de misiuni îndeplinte. În acest an, Batalionul 210 s-a confruntat cu necesitatea rezolvării unor probleme de factură inedită, pe care militarii implicaţi

consideră că le-au rezolvat cu succes.

Astfel, am remarcat – printre cele mai importante – activităţile desfăşurate cu prilejul preluării patrimoniului Depozitului de Materiale de la Târgşor (inventarieri, predări-primiri de materiale, casări de tehnică) şi participarea cu personal şi tehnică la spectacolul aerian "RoIAS 2006" (cazare, hrănire, echipare şi transport pentru întreg personalul român şi străin prezent).

De asemenea, unitatea, colegă de locaţie cu comandamentul Forţelor Aeriene, a impus, pentru propria cazarmă, executarea unui plan de transformare prin modernizarea şi reabilitarea unor pavilioane, a centralei termice şi a uzinei electrice, "investirea" în mediul înconjurător prin mărirea spaţiului verde şi amenajarea modernă a celui existent şi, nu în ultimul rând, asfaltarea tuturor căilor de acces.

Problemele întâmpinate pe timpul desfăşurării acestui „proces de producţie" nu au fost puţine. Existenţa unui parc auto învechit a dus, de multe ori, la încetinirea ritmului impus, existând situaţii de depăşire a unor termene de livrare a lucrărilor. Resursa financiară redusă pentru repararea utilajelor şi maşinilor existente a sporit, în mare măsură, apariţia acestor elemente de inadvertenţă în derularea unor contracte. Însă, aşa cum ne-a declarat comandantul unităţii, "există, atât pe termen scurt – pentru anul 2007 – cât şi pe termen mediu şi lung, o serie de programe în derulare, sau care vor parcurge etapele iniţiale în perioada următoare, referitoare la procesul de achiziţie de tehnică nouă sau de oferirea unor posibilităţi de colaborare cu societatea civilă în scopul reparării sau efectuării de operaţiuni de împrumut de tehnică auto".

O altă problemă, regăsită, de altfel, în toate unităţile vizitate în acest sfârşit de an, este cea a lipsei personalului, în special a celui de specialitate. Limitarea, prin introducerea criteriului de vârstă, prezenţei muncitorilor calificaţi ce doresc să îmbine calităţile de constructori cu cariera militară, a dus la reducerea personalului în mod drastic. Desigur, se speră ca recent încheiata campanie de promovare a Armatei Române să asigure, şi pentru sectorul logistic, militari profesionişti, pregătiţi, prin diferite metode – cursuri, stagii de lucru etc. – să facă faţă cerinţelor misiunilor ce revin Batalionului 210 Logistic.

Acest lucru se află şi pe agenda de lucru a comenzii unităţii. "Datorită faptului că sarcinile noastre cresc pe zi ce trece, considerăm că resursa umană trebuie foarte bine dimensionată în scopul îndeplinirii misiunilor, bine şi la timp. Creşterea calităţii personalului prin perfecţionarea pregătirii la cursuri şi convocări de specialitate este imperativă, deoarece noi considerăm că bogăţia cea mai de preţ în cadrul unui colectiv nu este dată de resursa financiară a acestuia ci de calitatea oamenilor care îl compun", ne-a declarat **căpitanul Valentin Constantin,** şeful operaţiilor şi instrucţiei în cadrul batalionului.

Componenta umană se împleteşte, în viziunea conducerii batalionului, cu realizarea necesităţilor fundamentale, oferite de existenţa unui spaţiu de locuit, a unei remuneraţii financiare decente şi posibilitatea evoluţiei în cariera militară. "În momentul în care aceste deziderate vor fi îndeplinite, specialistul militar se va constitui în baza piramidei relaţionale prezentă în doctrinele şi standardele elaborate de NATO, va fi liantul între organizarea, conducerea unităţilor şi executarea misiunilor acestora şi, în final, va demonstra utilitatea suportului logistic în cadrul oricărei structuri militare", a concluzionat **locotent colonelul Marian Bucur.**

Congruenţa părerilor exprimate, însumarea şi constituirea acestora într-un mod de viaţă, care se doreşte a reliefa imaginea Batalionului 210 Logistic, sunt elemente constitutive care ar face cinste oricărei structuri de reprezentare a Forţelor Aeriene. De aceea, cuvântul jurnalistului se opreşte aici, făcând loc posibilităţilor, nenumărate, nu ne îndoim, de evaluare a capacităţilor şi caracteristicilor exprimate. Credem doar că, prin seriozitatea, profesionalismul şi spiritul de echipă descoperite, am mai făcut un pas. Atât noi, cât şi specialiştii militari din Batalionul 210 Logistic.

Plutonier-major
SORIN SĂFTOIU

Principala misiune a Batalionului 85, ca structură de asigurare de luptă a Statului Major al Forţelor Aeriene, este realizarea şi menţinerea în stare de operativitate a sistemului de comunicaţii şi informatică necesar atât comandamentului aviaţiei militare româneşti precum şi celorlalte entităţi conectate, dintre care cel mai important fiind Comandamentul Operaţional Aerian Principal. Această atribuţie primordială creează şi asigură, prin îndeplinirea în condiţii optime a tuturor elementelor însumate, întreg spectrul necesar conducerii, înştiinţării şi interoperabilităţii.

Faptul că informaţia înseamnă putere nu mai reprezintă doar o simplă maximă, ci tinde să capete un caracter realist pe măsură ce era tehnologiei avansate capătă noi dimensiuni. De acest lucru sunt convinşi specialiştii militari din cadrul Batalionului 85 Comunicaţii Aero şi Informatică. Structură specială prin atribuţii, unică prin tehnica din dotare şi competitivă prin personalul său, unitatea de la Otopeni doreşte ca toate aceste elemente să se constituie într-o rampă de lansare, a domeniului pe care îl susţine, în scopul atingerii standardelor militare impuse de prezenţa României în NATO.

BATALIONUL 85 COMUNICAŢII AERO ŞI INFORMATICĂ

"Consider că structura pe care o conduc este vitală în dezvoltarea suportului tehnic necesar, în principal, exercitării actului de comandă", a ţinut să sublinieze comandantul unităţii, **locotenent colonelul Adrian Eugen Anton.** "Referitor la celelalte elemente amintite – înştiinţare şi interoperabilitate – pot să spun că, datorită specificului diferit al unităţii faţă de majoritatea celorlate unităţi din cadrul aviaţiei militare, dar şi a diferenţelor de eşalon, cooperarea la nivel instituţie este limitată. Cooperarea pe probleme de specialitate, însă, este foarte dezvoltată, realizându-se contacte şi schimburi de informaţii până la nivel de unitate", a mai declarat comandantul batalionului.

Desigur, pentru atingerea unui cadru optim de realizare a performanţei, trebuie luat în considerare factorul uman şi, în special, profesionalismul militarilor încadraţi la Batalionul 85. Având în vedere evoluţia tehnicii şi cursa galopantă a informatizării, nivelul de pregătire al acestora trebuie să fie unul deosebit. Din acest punct de vedere am constatat unele mici disfuncţionalităţi: ◆ funcţiile prevăzute în organigrama unităţii sunt adresate tuturor categoriilor de cadre militare, şi nu sunt predominante pentru specialitatea necesară – informatică şi comunicaţii; ◆ perspectiva ocupării funcţiilor pe perioade mari este redusă; ◆ necesitatea introducerii obligativităţii parcurgerii unor cursuri modulare, în special dedicate mentenanţei tehnicii, care să fie desfăşurate în colaborare cu specialişti din cadrul firmelor producătoare sau a celor care distribuie tehnica.

"Credem că aceste caracteristici ale componentei de resurse umane sunt ţintele noastre primordiale. Şi spun acest lucru mai ales prin prisma lucrului cu tehnica de ultimă generaţie. În prezent, noi lucrăm cu genuri de tehnică adaptate câmpului de luptă actual. Tehnica analogică este aproape istorie. Vocea nu mai este suficientă, sunt necesare imagini complexe ale câmpului de luptă, transmise în timp real, iar actul decizional este, în mare parte, asistat de calculator. Aşadar, militari noştrii trebuie să facă faţă tuturor acestor provocări şi acest lucru nu se poate întâmpla decât printr-o pregătire profesională desăvârşită", ne-a explicat comandantul unităţii.

Toate aceste declaraţii au ca acoperire activitatea desfăşurată de Batalionul 85 Comunicaţii Aero şi Informatică în cursul anului 2006. Antrenarea efectivelor prin exerciţii şi aplicaţii a devenit o practică curentă. Numai în acest an, unitatea a participat cu tehnică şi personal la misiuni importante, precum "Cetatea 2006", spectacolul aerian "RoIAS 2006", exerciţiile naţionale, bilaterale sau multinaţionale "Şoimul", "Vulturul", "Chasseur Accompli 2006", "Cooperative Sarrex 2006" sau "Viper Lance". De asemenea, unitatea se poate mândri cu participarea, cu rezultate deosebite, unor ofiţeri la misiuni ONU în ţări precum Sudan şi Congo.

Desfăşurarea amplă de forţe întrunite – tehnică şi personal militar de specialitate – a creat cadrul necesar pentru studierea "lecţiilor învăţate", aşa cum ni le-a prezentat locotenent colonelul Adrian Anton, la încheierea vizitei noastre la Batalionul 85: "În misiunile independente, valoare profesională a transmisionistului este fundamentală, însă, în misiuni colective, aceasta cedează în faţa spiritului de echipă. De asemenea, cred că valoarea adevăratului transmisionist se simte abia atunci când, acesta îndeplinindu-şi misiunea, nu mai ai nevoie de el".

Plutonier-major SORIN SĂFTOIU
Sergent ALINA ISAC

Structură specializată în realizarea sprijinului genistic pentru aviaţia militară românească, Regimentul 70 Geniu Aviaţie se regăseşte în complexitatea planurilor de transformare esenţială a structurilor adiacente Statului Major al Forţelor Aeriene Române. Locul şi rolul său sunt reliefate tocmai de elementele constitutive ale acestei transformări: restructurarea, reorganizarea, operaţionalizarea, dotarea cu tehnică de ultimă generaţie – toate acestea necesită şi sprijin genistic, indiferent de nivelul lucrărilor executate. 6.500 de oameni-zile, 230.000 km parcurşi cu tehnica auto, 11.000 ore de funcţionare a tehnicii de geniu, 600.000 de mp de platforme – acestea sunt cifrele prezente ale geniştilor, pentru anul 2006.

REGIMENTUL 70 GENIU AVIAŢIE

"Timpul nu are răbdare"

Aceasta pare a fi sintagma prezentă pe buzele specialiştilor geniştri, pe care i-am găsit adânciţi în deslușirea tuturor conceptelor şi practica deprinderilor de zi cu zi. "Într-adevăr, necesitatea eşalonării în timp a activităţilor în care este implicat Regimentul 70 Geniu Aviaţie este o cerinţă urgentă", explică sintagma de mai sus comandantul unităţii, **colonelul Ioan Groza.** Numai în anul 2006, geniştii regimentului, rămaşi singuri pe frontispiciul unităţilor de specialitate dedicate Forţelor Aeriene, au "acoperit", cu un profesionalism desăvârşit, peste 15 lucrări genistice de anvergură.

"Fără o pasiune nebună şi un spirit camaraderesc exemplar, nu cred că am fi reuşit să executăm atâtea misiuni", ne-a declarat **maiorul Ignat Gelu,** şeful Statului Major al Batalionului 2 Geniu. "Şi, vreau să le amintesc numai pe cele mai importante: ■ amenajarea infrastructurii Bazei Aeriene Mihail Kogălniceanu în vederea desfăşurării Mitingului Aerian <<RoIAS 2006>>; ■ lucrări de amenajare genistică a pistelor de decolare-aterizare şi a drumurilor de acces, în scopul susţinerii zborurilor aeronavelor la Baza 71 Aeriană, Baza 86 Aeriană, Baza 95 Aeriană, Baza 90 Transport Aerian; ■ activităţi de amenajare a căilor de acces şi a unor platforme la Centrul Operaţional Aerian Principal; ■ amenajarea interioară a noii locaţii a Muzeului Aviaţiei".

Desigur, toate aceste activităţi au avut drept factor retractant confruntarea permanentă cu problemele specifice: ■ lipsa personalului (de precizat impactul negativ pe care l-a avut intrarea în vigoare a statutului soldaţilor-gradaţilor voluntari, datorită prevederilor privind limita de vârstă de 40 de ani); ■ prezenţa, în parcul tehnic, a unor aparate ce prezintă un grad avansat de uzură fizică şi morală; ■ lipsa recompenselor pentru zecile, sutele de ore suplimentare efectuate pentru "prinderea" termenului de executare a lucrării.

"Suntem conştienţi de faptul că acest gen de probleme sunt de natură generală, însă noi am reuşit să trecem peste acestea în special datorită pregătirii profesionale deosebite şi a lucrului în echipă, elemente obligatorii în activitatea genistică", a concluzionat comandantul unităţii. "Însă, sunt convins că, o dată cu intrarea României în Uniunea Europeană la începutul anului viitor, armata română va fi nevoită să urmeze etapele necesare ajungerii la un anumit nivel, congruent cu armatele străine, în ceea ce priveşte dotarea cu mijloace tehnice de specialitate", a adăugat colonelul Ioan Groza. (Deja, regimentul de geniu a fost dotat cu un buldoexcavator TARSUS şi un autoîncărcător frontal NEW HOLLAND, urmând ca şi alte echipamente de ultimă generaţie să intre în dotare conform planurilor aflate în desfăşurare – n.r.).

Astfel, considerăm că, datorită acestei înţelegeri profunde a situaţiei complexe în care se găsesc Forţele Aeriene – de transformare în scopul atingerii standardelor –, reuşita îndeplinirii sarcinilor curente ale Regimentului 70 Geniu Aviaţie (amenajarea infrastructurilor, executarea lucrărilor de protecţie şi a celor de mascare) precum şi a celor referitoare la interoperabilitatea cu alte structuri similare (asigurarea mobilităţii acţiunilor forţelor proprii, realizarea contramobilităţii acţiunilor forţelor inamice şi susţinerea protecţiei forţelor), nu se va constitui într-un impediment. Dimpotrivă, credem că, în cele din urmă, "timpul va avea răbdare" şi cu aceşti "Sisifi" moderni – specialiştii militari din arma geniu.

Plutonier-major SORIN SĂFTOIU

CENTRUL 51 DE ÎNTREŢINERE, REPARAŢII CURENTE ŞI EXPLOATARE CAZĂRMI

Necesităţile apărute prin prisma integrării Forţelor Aeriene în sistemul standardizat impus de NATO au dus la implementarea, în cadrul aviaţiei militare româneşti, a unor elemente noi, de factură logistică, în special pentru acoperirea deficienţelor existente în domeniul infrastructurii. Centrul 51 de Întreţinere, Reparaţii Curente şi Exploatare Cazărmi de la Pantelimon formează, de 4 ani, împreună cu centrul similar de la Sibiu, temelia dezvoltării componentelor de construcţii, cazare, gestionare de bunuri, asigurare de locuinţe de serviciu şi intervenţie a Statului Major al Forţelor Aeriene, cu rezultate vizibile, dar şi cu aspiraţii perpetue.

Principala caracteristică a Centrului 51 o reprezintă, datorită importanţei sale, generarea şi regenerarea resursei – factor determinant în impregnarea calităţii pregătiri unei misiuni şi, implicit, în capacitatea ulterioară de acţiune.

"Pe scurt, unitatea noastră îşi demonstrează relevanţa prin prezenţa ca structură specializată în organizarea şi executarea lucrărilor necesare pentru întreţinerea, repararea şi modernizarea spaţiilor de cazare pentru trupe, asigurarea elementelor de infrastructură indispensabile necesare executării misiunilor, furnizarea utilităţilor la nivelurile impuse de cerinţe cu respectarea legalităţii şi, nu în ultimul rând, gestionarea patrimoniului imobiliar al Forţelor Aeriene conform cerinţelor operative existente la un moment dat", a ţinut să precizeze **locotenent colonelul Marian Ţanţa**, comandantul unităţii.

Era, credem, necesară constituirea unei structuri de acest tip, în special datorită necesităţilor de preluare a responsabilităţilor gestionării elementelor de infrastructură de natura construcţii-cazare apărute în urma procesului complex de reorganizare/restructurare a sistemului militar, cu implicaţii şi în acoperirea unui număr important de locaţii.

Considerată de către specialiştii din cadrul Forţelor Aeriene drept una din pârghiile oportune în dezvoltarea unora dintre elementele componente ale strategiei pe termen scurt – atingerea obiectivelor de interoperabilitate – prezenţa Centrului 51 este mult mai bine definită prin prezentarea paletei sale de activităţi de bază: ◆ stabilirea, împreună cu organul specializat din cadrul Statului Major al Forţelor Aeriene (Secţia Domenii şi Infrastructuri – n.r.) a lucrărilor de reparaţii curente necesare a fi executate în antrepriză, în cazărmile din administrare; ◆ elaborarea documentaţiilor tehnico-economice pentru aceste lucrări, organizarea şi desfăşurarea procedurilor legale de atribuire a lucrărilor, încheierea contractelor, urmărirea derulării lucrărilor, recepţia şi decontarea acestora; ◆ verificarea, din punct de vedere tehnic, a documentaţiilor de execuţie a lucrărilor de reparaţii curente necesare a fi executate în regie proprie de către unităţi, precum şi recepţia acestora; ◆ gestionarea patrimoniului; ◆ aprovizionarea şi distribuţia materialelor necesare executării lucrărilor, în limita fondurilor alocate; ◆ asigurarea din punct de vedere energetic a cazărmilor, prin verificarea procesului verbal de alocare la drepturi, urmărirea asigurării categoriilor de combustibili necesari, verificarea ISCIR a utilajelor; ◆ asigurarea pazei şi integrităţii cazărmilor disponibilizate aflate în administrare.

"Această enumerare a activităţilor principale defăşurate de Centrul 51 este, poate, puţin prea academică, însă este necesară pentru reliefarea muncii pe care noi o prestăm. Desigur, putem evidenţia şi faptic ceea ce am indus, mai devreme, în planul teoretic. Prezenţa noastră, cel puţin în anul 2006, pe fronturile de lucru a fost una deosebită. Aş vrea să amintesc numai câteva: lucrările executate la cele 4 baze aeriene ale aviaţiei militare române, cu lucrări de modernizare interioară a unor pavilioane, lucrările de consolidare de la Braşov şi Capu Midia şi diferitele intervenţii (soldate cu reali-

zarea unor contracte de reparaţii şi modernizare) din alte locaţii, precum Ciorogârla, Chitila şi Târgşor", a precizat **căpitanul Paul Frăţilă**, şeful Biroului Tehnic.

Prin comparaţie, am constatat că, acest volum de lucrări a cuprins o serie de elemente interesante – aprovizionarea unor cantităţi de materiale necesare unităţilor pentru executarea lucrărilor de reparaţii curente, încheierea şi perfectarea unui număr de 241 de contracte cu titlu oneros în cadrul programului de realizare locuinţe pentru personalul Ministerului Apărării în zona Străuleşti, predarea unui număr de 10 cazărmi către alte instituţii pe baza hotărârilor de guvern, întocmirea şi înaintarea documentelor necesare închirierii unui număr de 8 imobile solicitate, autorizarea unui număr de 54 de cazane de încălzire centrală.

Să nu credem, însă, nici o clipă, că toate acestea au fost realizate cu uşurinţă. Ca în orice structură militară, problemele cu

care se confruntă specialiştii nu sunt puţine. Ca pretutindeni în armata română se face apel, parcă prea mult, la eliberarea pasiunilor, la motivaţia spirituală, la camaraderia şi spiritul de grup. Şi la Centrul 51 am remarcat, printre cuvintele spuse de militarii de aici, probleme referitoare la tehnica din dotare, încadrarea insuficientă cu personal, lipsa motivaţiilor financiare, a locuinţelor de serviciu (ce ironie, doar Centrul 51 fiind cel care le are în administrare) etc. Cea mai gravă pare a fi, însă, lipsa acută de personal.

"Dispariţia personalului de specialitate, în special militari pregătiţi în armele construcţii, geniu şi instalaţii, are repercusiuni grave în ceea ce priveşte activitatea de exploatare, întreţinere şi reparare a construcţiilor şi instalaţiilor aferente. În prezent, dintr-un număr de 50 de administratori de cazarmă, numai 24 au pregătirea necesară pentru a desfăşura activităţi specifice la nivel optim. De asemenea, incertitudinea privind viitorul Centrului 51 este un alt factor determinant în exodul specialiştilor, atât militari, cât şi din rândul personalului civil contractual", a precizat **maiorul Fabian Stroescu**, şeful Biroului Personal.

Printre soluţiile propuse de către specialiştii Centrului 51 am remarcat, printre altele, introducerea în campania de promovare a armatei şi a componentei studiilor de specialitate pentru a se acoperi toate specialităţile militare (eventual existenţa unei vechimi în domeniul respectiv), cedarea mai rapidă a unităţilor disponibilizate către alte structuri ale societăţii civile şi folosirea militarilor pentru alte activităţi mai importante, asigurarea fondurilor necesare desfăşurării activităţilor de reparaţii şi întreţinere în sumă completă, de la începutul anului fiscal, stabilirea priorităţilor, realizarea unor condiţii de cazare similare cu cele ale structurilor NATO şi, desigur, motivarea finaciară.

Imaginea impregnată jurnalistului, în urma vizitei la Centrul 51 Reparaţii, Întreţinere şi Exploatare Cazărmi de la Pantelimon este una vizibil îmbunătăţită. Bagajul de cunoştinţe acumulat, experienţa împărtăşită de către specialiştii militari constructori, relaţiile socio-umane reînnodate sau recent constituite (autorul articolului a lucrat o perioada în cadrul Centrului 51), importanţa pe care militarii de aici o atribuie muncii lor şi dorinţa acestora de afirmare, au condus la stabilirea, "ad literam", a factorului de necesitate în ceea ce priveşte prezenţa Centrului 51 în cadrul structurilor componente ale Forţelor Aeriene Române.

Plutonier-major SORIN SĂFTOIU

POLIȚIA MILITARĂ

Apărută ca o consecinţă a nevoii de securitate a obiectivelor militare şi a forţei, structura de Poliţie Militară este un organism dinamic, care a suferit multe transformări în scurtul timp de la înfiinţare. Poliţia Militară este structura care trebuie să asigure ordinea şi disciplina militară, paza şi protecţia forţelor combatante, controlul şi îndrumarea circulaţiei în zonele de desfăşurare. De asemenea, asigură legătura cu celelalte forţe de securitate din cadrul structurilor specializate din zonă.

Dacă la început, la nivelul Statului Major al Forţelor Aeriene, a fost doar Biroul Poliţie Militară şi 2 plutoane de Poliţie Militară (1 la Batalionul 210 Logistic şi 1 la Batalionul 215 Logistic/COAP), în prezent există structuri de Poliţie Militară în organica tuturor unităţilor militare subordonate Statului Major al Forţelor Aeriene, la punctele radar la bazele aeriene şi în unităţile de rachete sol-aer.

Acest lucru a permis organizarea unui sistem suplu de pază şi protecţie, care poate răspunde la un nivel optim cerinţelor tot mai complexe care apar în faţa Forţelor Aeriene. Desigur, profesioniştii din cadrul Poliţiei Militare sunt pe deplin conştienţi de faptul că sunt încă departe de ceea ce se cheamă o poliţie militară modernă, capabilă să dea o ripostă hotărâtă oricăror provocări, în orice moment şi în orice context. Şi asta, în primul rând datorită desfăşurării, în prezent, a unei activităţi de pionierat în domeniu, cu personal provenit din arme şi specialităţi diferite, fără o pregătire specifică instituţionalizată. Această stare de fapt nu face, însă, decât să-i ambiţioneze, să-i stimuleze şi prin prisma înţelegerii şi punerii problemelor în contextul lor firesc, acela de recunoaştere că nimic nu se face bătând din palme, nimic nu cade pur şi simplu din cer, ci, întotdeauna, se cere muncă, pasiune şi dăruire. Fără să-i considerăm a fi lipsiţi de modestie, credem că au învăţat regulile jocului din mers.

Spunem acest lucru şi sub influenţa faptelor, singurul element viabil în cadrul analizei unei structuri complexe, aşa cum începe să devină structura de Poliţie Militară. Iar faptele, de cele mai multe ori desfăşurate în condiţii nu tocmai favorabile, au stat la baza reuşitei îndeplinirii misiunilor ordonate, indiferent de complexitatea lor.

Astfel, pe lângă paza obiectivelor militare, în care este angrenată majoritatea efectivelor, Poliţia Militară a executat misiuni de pază, protecţie şi însoţire a coloanelor oficiale, de protecţie a forţelor în cadrul exerciţiilor bilaterale, controlul şi îndrumarea circulaţiei în diferite situaţii, cercetarea unor evenimente şi altele. Numai în anul 2006, echipajele de Poliţie Militară au executat un număr de 32 de misiuni, cu peste 35.000 kilometri, şi asta doar pentru a aminti misiunile de însoţire a

coloanelor oficiale şi a celor cu tehnică militară.

Din nefericire, în acest an, datorită uzurii fizice avansate a tehnicii din dotare, a apărut necesitatea apelării, în scopul executării acestor misiuni de însoţire a coloanelor oficiale, şi la alte structuri din Ministerul Apărării. Problema deficitului, în ceea ce priveşte dotarea cu tehnică militară de specialitate, nu este una foarte nouă şi considerăm că o mai mare atenţie din partea factorilor de decizie ar duce la soluţionarea unora dintre aceste probleme. Solicitările făcute, în mod repetat, de către structura de Poliţie Militară pentru achiziţionarea de autovehicule de Poliţie Militară performante, aparatură de diagnosticare şi alte echipamente necesare, nu au găsit întotdeauna ecoul necesar.

Aşa cum am amintit, efectivele Poliţiei Militare din Forţele Aeriene au participat cu succes la îndeplinirea unor misiuni de importanţă deosebită în cadrul desfăşurării unor exerciţii cu participare internaţională organizate de Forţele Aeriene. Definitorie, în acest sens, este participarea Poliţiei Militare la activităţile premergătoare, cele de pe durata executării şi defluirii forţelor în cadrul mitingului aerian internaţional ROIAS 2006, desfăşurat la Baza Aeriană Mihail Kogălniceanu. La acest miting, Poliţia Militară a făcut dovada capacităţii sale de acţiune şi de colaborare cu celelalte forţe de securitate implicate în desfăşurarea cu succes a evenimentului.

Au fost multe momente dificile, pe durata desfăşurării spectacolului aerian, pe care poliţiştii militari le-au rezolvat cu profesionalism şi dăruire. Acţiunile s-au desfăşurat cu o mare viteză şi intensitate, fapt ce a impus luarea unor decizii rapide şi eficiente. Acolo, Poliţia Militară a demonstrat că este o familie care funcţionează pe baza unor principii solide şi sănătoase. Este foarte greu să nominalizezi pe cineva în cadrul unei asemenea misiuni complexe, care presupune, implicit, participarea egală a întregului personal, presupune crearea şi sudarea unui colectiv, presupune crearea unor relaţii inter-umane speciale ce conduc la lucrul în echipă. „Chiar şi aşa, se cuvine să apreciem eforturile formidabile pe care cele două echipaje de Poliţie Militară, avându-i în componenţă pe **plutonierul adjutant Marin Varză** şi **plutonierul major Florin Giurgiu**, le-au făcut în acest an. Pot să confirm că aceşti militari au dovedit profesionalism, autodepăşire şi o înţelegere a tuturor inadvertenţelor apărute ieşită din tipar, aşa cum trebuie să fie un militar. De altfel, recent încheiata campanie de promovare a carierei militare a avut la bază aceleaşi elemente constitutive" a ţinut să precizeze **locotenent colonelul Ioan Gurgu**, şeful Biroului Poliţie Militară din cadrul Statului Major al Forţelor Aeriene. Totuşi, chiar şi cu aceste reuşite, s-a conturat ideea că nu se pot mulţumi cu atât, că trebuie făcut mai mult pentru pregătirea poliţiştilor militari, şi, mai ales, este nevoie de un cadru legislativ care să confere legitimitate acţiunilor Poliţiei Militare, precum şi de acoperirea deficitului de personal. Într-adevăr, cu toate că, în prezent, efectivele Poliţiei Militare nu sunt suficiente pentru a acoperi toate sarcinile, nu se poate vorbi despre o creştere a acestora, pe termen scurt. Probabil, prin externalizarea serviciului de pază la unele obiective militare, şi păstrarea subunităţilor de Poliţie Militară din aceste obiective pentru îndeplinirea altor misiuni (în special intervenţie în garnizoană şi lupta antiteroristă), vor reuşi să depăşească acest impas.

Un alt element important în perceperea importanţei structurii de Poliţie Militară este activitatea desfăşurată în cadrul pregătirii de specialitate. Astfel, au fost demarate o serie de colaborări cu structurile specializate din Ministerul Apărării, în special cu Detaşamentul de Intervenţie Rapidă din cadrul Direcţiei Generale de Informaţii a Armatei. În anul 2006, 70 de poliţişti militari au executat convocarea de instruire pe linia luptei antiteroriste, condusă de specialişti din această structură. Aceste forme de pregătire vor continua, dublate de pregătirea specifică în cadrul instrucţiei din Forţele Aeriene.

Pe această linie, Poliţia Militară colaborează foarte bine cu structurile similare din celelalte categorii de forţe armate, dar şi cu Secţia Poliţie Militară din cadrul Statului Major General.

În final, considerăm că structura de Poliţie Militară se află pe un drum ascendent şi credem că, printr-o mai bună organizare şi cu sprijinul atât al Statului Major al Forţelor Aeriene, cât şi al celorlalte structuri adiacente acestuia, va reuşi să depăşească greutăţile actuale – deficit de tehnică şi personal, confruntarea cu elemente noi datorate standardelor impuse de prezenţa în NATO şi/sau eterna lipsă de fonduri – şi va ocupa, în final, locul pe care îl merită în cadrul Forţelor Aeriene.

Plutonier-major SORIN SĂFTOIU
(cu sprijinul Biroului Poliţie Militară din cadrul SMFA)

ASPECTE MILITARE

Christoph Bertram argumentează de ce NATO ar trebui să se concentreze asupra stabilizării și să renunțe la dorința de a mai fi o alianță destinată ducerii războaielor.

Christoph Bertram deține Catedra Steven Muller pentru Studii Germane la Centrul Bologna al Școlii de Studii Internaționale Avansate din cadrul Universității Johns Hopkins. Anterior, el a condus atât Stiftung Wissenschaft und Politik de la Berlin, între 1998 și 2005, cât și Institutul Internațional pentru Studii Strategice de la Londra, între 1974 și 1982.

Rămas bun războiului

Atunci când NATO și-a definit rolul și scopul după războiul rece în Concepția sa Strategică din 1991, posibilitatea ca Alianța să fie implicată într-un nou război convențional nu putea fi eliminată. Totuși, de atunci, ducerea războaielor a devenit sarcina cea mai puțin probabilă pe care NATO va trebui să o îndeplinească. Scopul militar dominant al Alianței este astăzi acela de a promova stabilitatea în regiunile lumii în care instabilitatea ar putea să afecteze mai curând bunăstarea decât securitatea militară a numeroșilor săi membri. În pofida acestui fapt, NATO a refuzat până în prezent să admită această nouă realitate strategică și pretinde în continuare că abilitatea de a-și asigura succesul în războaiele convenționale trebuie să reprezinte standardul pentru evaluarea doctrinei, capabilităților, culturii și organizării sale.

În mod cert, NATO a demonstrat o adaptabilitate considerabilă în ultimii 15 ani. Alianța și-a mărit componența, extinzând astfel zona de stabilitate în interiorul Europei și mai departe. Și a recunoscut că securitatea a devenit globală, ceea ce a determinat ca NATO, principala organizație de securitate a Occidentului, să trebuiască să fie pregătită să

acționeze în afara spațiului euro-atlantic, dacă dorește să rămână credibilă în fața membrilor săi și a întregii lumi. Totuși, ceea ce NATO trebuie încă să accepte este că promovarea stabilității reprezintă singura sarcină pe care forțele sale sunt solicitate acum să o îndeplinească. S-ar putea ca unii aliați să dorească să-și mențină capabilitățile de ducere a războaielor convenționale. Dar Alianța nu mai corespunde și nici nu mai este solicitată pentru a aborda provocarea căreia trebuia inițial să-i facă față.

În loc să se preocupe de faptul că aliații preferă mai curând să-și dezvolte capabilitățile de stabilizare decât pe cele de ducere a războaielor, NATO ar trebui să fie preocupat de membrii săi care încearcă să le dezvolte simultan pe amândouă fără să reușească însă să facă acest lucru în mod perfect.

Alianței nu i se mai cere să ducă războaie, întrucât principalul stat membru, SUA, deține mai multe forțe decât are nevoie pentru a lupta și a câștiga războaie convenționale împotriva oricărei puteri din lume. Pentru unele motive, care, conform lucrării *The New American Militarism* (Oxford University Press, 2005) a lui Andrew J. Bacevich, reflectă ambiția strategică a ultimei super-puteri și dinamica

susține forțe mai mari în operațiile de stabilizare, la distanțe mai mari". În războiul din Irak, Statele Unite au demonstrat din nou că nu au nevoie de aliați pentru a învinge un oponent militar.

Totodată, NATO nu este pregătit din punct de vedere politic pentru a duce eventuale războaie convenționale, care ar urma cel mai probabil să aibă loc în afara Europei, afectând astfel în diferite feluri creșterea continuă a numărului de aliați. În aceste condiții, consensul la nivelul Alianței va fi vag. Ducerea războaielor convenționale nu va uni NATO, ci, mai curând, va expune Alianța la dezbinare și va submina credibilitatea acesteia. Campaniile convenționale vor fi de aceea desfășurate probabil fie de Statele Unite, fie de coaliții benevole, constituite doar din câțiva aliați și din țări ne-membre NATO.

internă, Washington-ul a construit și menținut o capabilitate de ducere a războaielor atât de ridicată, încât aliații nu mai au nevoie să facă același lucru. Într-adevăr, referindu-se la campania pentru Kosovo din 1999 și războiul afgan din 2001 în lucrarea *Visions of the Atlantic Alliance* (CSIS Press, 2005), editată de Simon Sefarty, James Dobbins de la Rand Corporation afirma că: „Ambele campanii militare au demonstrat că Statele Unite au îndeajuns de multe capabilități pentru ducerea luptei convenționale și prea puțină nevoie din punct de vedere militar de un ajutor material din partea aliaților… Privind dintr-o perspectivă trans-atlantică, capabilitățile convenționale europene îmbunătățite ar fi redundante în mare măsură, cu excepția cazului în care acestea ar spori de asemenea capacitatea Europei de a disloca și

Misiune posibilă: stabilizarea

NATO este necesar și pregătit pentru ceea ce Alianța a întreprins după dislocarea sa în Bosnia-Herțegovina în 1995, respectiv pentru a genera forțe care să contribuie la stabilizarea unor regiuni sensibile ale lumii. Aceasta a început în Balcani și se extinde astăzi în Afganistan, urmând cel mai probabil ca solicitarea pentru astfel de misiuni să crească în viitor. Toate comunicatele recente confirmă faptul că aceasta reprezintă acum activitatea cotidiană a NATO. Forța de Răspuns a NATO (NRF), care a fost inițial creată pentru a permite forțelor europene să coopereze cu forțele Statelor Unite în fazele de mare intensitate ale conflictelor militare, a încheiat de curând o misiune umanitară în Pakistan. Cea mai importantă întrebare privind viitorul NATO, pe care secretarul general Jaap de Hoop Scheffer o pune întotdeauna, este dacă Alianța „va menține cursul" în Afganistan, un angajament despre care nu se știe când se va încheia.

Stabilizarea este de asemenea un domeniu pentru care NATO este cel mai potrivit din punct de vedere politic și militar. Din punct de vedere politic, experiența recentă demonstrează că membrii tind să cadă de acord destul de rapid privind operațiile de stabilizare. Din punct de vedere militar, deși nici una dintre forțele armate europene nu poate egala Statele Unite în privința cheltuielilor și a capabilităților de luptă de vârf, multe dintre acestea au experiență în operațiile de stabilizare. Mai mult chiar, Comandamentul Suprem al Puterilor Aliate din Europa de la Mons este singurul calificat pentru a asigura activitatea pregătitoare, atât pentru aliați, cât și pentru parteneri, în vederea dislocării forțelor în operațiile de menținere a păcii și a celor de izolare a focarelor de criză.

În pofida acestui fapt, mitul care dăinuie în continuare la Bruxelles este acela că sarcina primordială a Alianței este de a fi pregătită să înfrângă orice amenințare militară directă la adresa integrității teritoriale a oricăruia dintre membrii săi. Aceleași comunicate NATO privind exclusiv menținerea păcii, care sunt emise în continuare, subliniază că Alianța rămâne baza apărării colective. În loc să țină cont de schimbările evidente din mediul strategic, gândirea corectă din punct de vedere politic leagă Alianța de laitmotivul celei mai recente Concepții Strategice din 1999, potrivit căreia "menținerea unei capabilități militare adecvate și a unei pregătiri reale de a acționa în mod colectiv în cadrul apărării comune rămâne în centrul obiectivelor de securitate ale Alianței", iar capabilitățile pentru ducerea războiului constituie de asemenea „baza capacității Alianței de a contribui la prevenirea conflictelor și gestionarea crizelor". Structura, procedurile, limbajul și cultura organizației continuă să transmită mesajul că aceasta trebuie să poată răspunde în cazul celor mai mari pericole de producere a agresiunilor militare. Deficiențele în domeniul capabilităților sunt și acum definite în mare măsură în conformitate cu acest standard, după cum o demonstrează faptul că structurile de comandă, care, deși sunt modificate în mod considerabil, rămân pe mai departe modelate pentru a corespunde vechiului model și nu noii misiuni. Cele mai recente inovații, NRF-ul și Comandamentul Aliat pentru Transformare, au fost concepute în mod special pentru a răspunde presupusului deficit al NATO în privința asigurării unei forțe militare de vârf.

Motivul acestei decuplări dintre realitate și ideologie nu se află în primul rând în neperceperea noilor provocări. La urma urmelor, este recunoscut că, astăzi, operațiile de stabilizare reprezintă principala preocupare a NATO. Totuși, acceptarea că acestea trebuie să constituie principiul de organizare al NATO este dificilă datorită inerției instituționale și a îngrijorării că în acest mod s-ar slăbi și mai mult structura și așa tensionată a Alianței. Există teama că diviziunea muncii între „stabilizatorii" și „luptătorii" militari ar putea să submineze coeziunea Alianței și să conducă la o organizație pe două niveluri, în care unele țări vor juca doar unul dintre roluri. Mai mult chiar, țările ar putea astfel să-și anuleze angajamentele în privința contribuției la fazele de înaltă intensitate ale angajamentelor militare, în favoarea sarcinilor de stabilizare, care sunt de așteptat să coste mai puțin. Forțele pe două niveluri ar produce în scurt timp o organizare mentală pe două niveluri. Decalajul dintre pregătirea militară europeană și cea americană s-ar adânci și mai mult.

Totuși, astfel de temeri sunt nefondate. În practică, o acceptare clară a priorității stabilizării ar întări Alianța și ar oferi cadrul în care unele probleme actuale ar putea fi abordate cu șanse mai mari de succes.

Unire, nu divizare

Prin concentrarea asupra stabilizării, NATO ar putea să satisfacă interesele membrilor săi de pe ambele maluri ale Atlanticului. S-ar putea să existe un risc în privința apariției unei Alianțe pe două niveluri dacă numai forțele europene ar fi urmat să fie implicate în stabilizare. Dar experiența SUA în Irak nu a fost irosită de politicienii și planificatorii militari americani, care au desemnat cu întârziere stabilizarea drept o misiune militară fundamentală. Într-adevăr, aceasta a readus în atenția criticilor "războiului de coaliție" utilitatea aliaților care pot asigura numărul mare de forțe necesare pentru efortul pe termen lung solicitat de stabilizare. Astăzi și în viitor, atât forțele americane, cât și cele ne-americane vor fi din ce în ce mai implicate în astfel de misiuni.

Stabilizarea nu trebuie privită drept o opțiune ieftină. Într-adevăr, astfel de operații sunt în general mai costisitoare decât campaniile militare scurte tipice din ziua de astăzi. Operațiile de stabilizare solicită forțe bine antrenate și presupun deseori riscuri mai mari pentru militari. Primul război al NATO, campania

Kosovo din 1999, nu a produs nici o pierdere aliaților și, deși acesta s-a prelungit datorită refuzului de a disloca trupe în teren, a durat mai puțin de trei luni. De atunci, multe forțe NATO au fost dislocate în Kosovo și, cu toate că nivelul acestora se reduce, este probabil ca o anumită prezență militară occidentală în provincie să fie necesară pentru o perioadă mare de timp în viitor. Costurile stabilizării și reconstrucției le-au depășit deja semnificativ pe cele ale misiunii militare inițiale. Războiul din Irak din 2003 s-a terminat într-un interval de ordinul săptămânilor. În contrast, stabilizarea post-război durează deja de trei ani, este departe de a fi încheiată și s-a dovedit extrem de costisitoare atât din punct de vedere al sângelui vărsat, cât și din cel al fondurilor. În loc să se preocupe de faptul că aliații preferă mai curând să-și dezvolte capabilitățile de stabilizare decât pe cele de ducere a războaielor, NATO ar trebui să fie preocupat de membrii săi care încearcă să le dezvolte simultan pe amândouă fără să reușească însă să facă acest lucru în mod perfect. Prea puțini aliați au resursele necesare pentru a fi convingători în ambele cazuri.

Va dori un NATO care se specializează în stabilizare să sporească decalajul dintre capabilitățile și mentalitatea în domeniul securității ale europenilor și cele ale americanilor? Având în vedere că dezacordul trans-atlantic cel mai recent a fost generat de înclinația pentru război a celui mai important aliat, pare cel puțin discutabil ca un astfel de efect să fie atribuit unui angajament comun pentru stabilizare. Decalajul dintre capabilitățile și mentalitățile europenilor și cele ale americanilor se adâncește, iar toate îndemnurile repetate lansate cu ocazia diverselor summit-uri ale NATO în vederea eliminării acestuia nu au reușit să producă rezultatul dorit. În timp ce războaiele au divizat Alianța deoarece nu au reușit să asigure sprijinul tuturor membrilor și au făcut uz doar de capabilitățile unora dintre aceștia, operațiile de menținere a păcii, precum cele din Bosnia-Herțegovina și Afganistan, au unit Alianța, deoarece au făcut apel la interesele comune și la capabilitățile pe care le pot oferi cei mai mulți dintre aliați.

În procesul decizional al Alianței, ponderea "stabilizatorilor" nu trebuie să fie mai mică decât cea a "luptătorilor". În final, forțele care au de a face cu urmările intervenției sunt cel puțin la fel de importante ca forțele care intră primele în teren. Orice membru care dorește ca NATO să aibă capacitatea de stabilizare după ce lupta a luat sfârșit ar trebui să știe cum să câștige cât mai devreme posibil sprijinul a cât mai mulți membri. Aliații ale căror forțe vor avea o importanță crucială după terminarea războiului trebuie să aibă o influență proporțională înaintea începerii acestuia.

Efecte pozitive adiționale

Temerile că unitatea NATO ar putea suferi dacă Alianța va acorda prioritate operațiilor și capabilităților de stabilizare sunt nejustificate, întrucât acest lucru oferă de fapt avantaje. Odată ce decizia a fost luată, aceasta va contribui probabil la rezolvarea unor probleme actuale și viitoare ale Alianței: unitatea, extinderea, relația cu Rusia și cooperarea cu Uniunea Europeană.

Unitatea în cadrul Alianței în era post război rece a fost tensionată din cauza acțiunilor militare tradiționale și reinstaurată de interesul comun în stabilizare. Acest lucru este prea puțin surprinzător în actualele circumstanțe strategice, în care amenințările sunt ambigue și determină ca decizia privind calea cea mai bună de a le aborda să fie controversată. În același timp, se manifestă tendința să existe mai puține controverse asupra nevoii de a împiedica apariția haosului în regiunile importante.

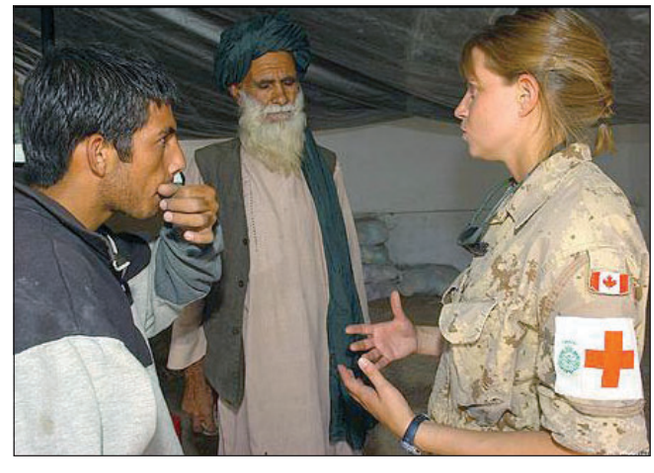
Extinderea a mărit cu succes aria de stabilitate prin creșterea numărului de membri ai NATO. Totuși, Alianța este, în mod intrinsec, incapabilă să își definească frontierele externe și de aceea extinderea este obligată să continue. Dar cu fiecare nou membru, pretenția NATO de a fi în primul rând o organizație de apărare colectivă devine din ce în ce mai puțin credibilă, iar angajamentul privind apărarea conform Articolului 5 al Tratatului de la Washington devine din ce în ce mai diluat. Desemnarea operațiilor de stabilizare drept funcția primordială a Alianței ar reaminti noilor veniți că apartenența la această organizație nu înseamnă solicitarea asistenței NATO în cazul tuturor dificultăților întâmpinate cu vecinii, ci presupune o contribuție activă la misiunea comună de stabilizare.

Având în vedere că extinderea va include mai curând sau mai târziu Ucraina, NATO trebuie să elaboreze o strategie pentru a face Rusia să accepte un astfel de pas. Sublinierea misiunii sale de stabilizare în detrimentul apărării colective ar ajuta NATO atât să demonstreze că aderarea Ucrainei nu reprezintă o amenințare la adresa Rusiei, cât și să deschidă calea pentru o cooperare concretă cu Rusia în acest domeniu.

În fine, acest lucru ar facilita asigurarea unei baze pentru o cooperare UE-NATO mai strânsă. Reticența unor țări membre UE în privința realizării unei relații mai structurate este generată de suspiciunea că aceasta ar afecta propria apărare a Uniunii Europene, oferind NATO și membrilor săi importanți dreptul de veto în privința a ceea ce europenii intenționează să facă. Odată cu opțiunea neechivocă a NATO în favoarea stabilizării, astfel de suspiciuni vor fi, probabil, mai ușor de înlăturat.

Aceasta este esența problemei. Nimeni nu spune că NATO trebuie să renunțe la angajamentul pentru apărarea colectivă a țărilor membre. În plus, având în vedere provocările probabile, forța pe care Alianța o poate oferi pentru operațiile de stabilizare va fi, de asemenea, adecvată în scopul asigurării apărării colective. Dar trebuie spus că reînnoirea Alianței nu mai poate fi realizată prin accentuarea capacității sale de a duce războaie, convenționale sau neconvenționale, ci numai prin demonstrarea rolului extraordinar și unic pe care îl poate juca drept un furnizor major de forțe militare pentru gestionarea crizelor și stabilizarea post război, făcând totodată din acesta standardul pentru planificarea și cerințele forțelor. După încheierea războiului rece, NATO a demonstrat o disponibilitate remarcabilă de a se adapta la noile realități. A face din stabilizare misiunea sa centrală reprezintă următorul pas necesar.

Căpitan MIRCEA BARAC
Sursa : http://www.nato.int/docu/review/2006/issue1/romanian/military.html



F/A-1
"Horn

Produs de către compania McDonnell Douglas, *F/A-18 Hornet* este descendent al vechiului proiect al aparatului *Northrop Cobra*, un aparat multirol cu două motoare, destinat exportului, proiectat la sfârșitul anilor '60 (dar niciodată construit). În anul 1971, Forțele Aeriene ale Statelor Unite (USAF) au cerut propuneri pentru prototipul unui aparat de luptă ușor. Unul dintre participanți, firma Northrop, a primit un contract pentru două prototipuri YF-17 echipate cu două motoare General Electric YJ101, iar firma General Dynamics a construit două prototipuri YF16 echipate cu un singur motor.

F/A-18 Hornet este un avion multirol destinat operării de pe portavioane și este prima aeronavă tactică proiectată pentru a putea îndeplini atât misiuni aer-aer cât și misiuni aer-sol. Își poate schimba foarte ușor misiunile, putând fi adaptat și pentru misiuni de contramăsuri electronice sau de foto-recunoaștere.

După construcția a mai bine de 400 de aeronave în variantele A (monoloc) și B (dublă comandă), au intrat în dotarea US Navy, începând cu anul 1987, variantele C (monoloc) respectiv D (dublă-comandă) ale Hornet-ului, variante capabile să opereze și cu rachetele aer-aer inteligente AMRAAM sau rachetele aer-sol cu ghidare în infraroșu Maverick. Noua variantă a aparatului includea și un container de navigație în infraroșu (NAVFLIR), ochelari de vedere în infraroșu (NVG), sisteme de iluminare a cabinei adaptate noilor condiții de operare pe timp de noapte, o hartă digitală color și un display color multifuncțional. *F/A-18C/D* are o rază tactică medie de 600 de kilometri, fără rezervoare suplimentare.

Modernizările succesive ale echipamentelor apărute în decursul anilor au arătat la începutul anilor '90 limitele de gabarit ale avionului. Se creau premisele apariției unei alte variante ale Hornet-ului.

Album "CER SENIN"

18

et"

Caracteristici tehnico-tactice:

- **anvergura: ..... 13,62 m;**
- **lungimea: ..... 18,31 m;**
- **înălţimea: ..... 4,88 m;**
- **suprafaţa planurilor: ..... 46,45 m;**
- **greutatea (gol): ..... 13865 kg;**
- **combustibil:**
  - **intern: ..... 6531 kg;**
  - **extern: ..... 4436 kg;**
- **încărcătura maximă: ..... 8051 kg;**
- **greutatea maximă la decolare: .... 29937 kg;**
- **viteza maximă: ..... 1,8 Mach;**
- **plafonul de serviciu: ..... 13865 m.**

F/A-18 E/F "Super Hornet" **este o platformă multirol cu caracteristici îmbunătăţite faţă de predecesorul său, comparabile cu ale avionului A-6 Intruder, retras din uz. Este un avion mai lung cu aproximativ 1,3 metri decât vechea variantă, suprafaţa portantă mai mare cu 25%, posibilitatea de a încărca cu 33% mai mult combustibil în rezervoarele interne, caracteristici ce măresc raza tactică cu aproximativ 40% şi durata de zbor cu 50%.**

Avionul, echipat cu două motoare F414-GE-400, poate transporta aproximativ 8000 de kilograme de încărcătură pe cele 11 puncte de acroşaj (cu două mai multe decât F/A-18C/D) şi este dotat cu un tun de bord de calibrul 20 mm M61 A1 "Vulcan". Această încărcătură constă în diverse tipuri de armament aer-aer sau aer-sol, containere specializate sau combustibil suplimentar. Avionica "Super Hornet"-ului este în proporţie de 90% comună cu cea a predecesorului său, clasicul Hornet.

foto: www.globalsecurity.org

ZIUA NAŢIONALĂ A ROMÂNIEI

Anul 1918 reprezintă în istoria poporului român anul triumfului idealului naţional, anul încununării victorioase a lungului şir de lupte şi sacrificii umane şi materiale pentru făurirea statului naţional unitar. Acest proces istoric, desfăşurat pe întreg spaţiul de locuire românesc, a înregistrat puternice "seisme" în 1784, 1821, 1848–1849, ca şi evenimente cardinale cum ar fi unirea Moldovei şi Munteniei în 1859, proclamarea independenţei absolute a ţării de sub dominaţia otomană, consfinţită pe câmpul de luptă de armata română în războiul din 1877–1878, precum şi adunările reprezentative, democratic alese ale românilor din teritoriile aflate sub stăpânirea străină de la Chişinău, Cernăuţi şi Alba Iulia din 1918.

Memorabilele momente din 1918 au făcut ca jertfa ostaşilor români în Primul Război Mondial să nu fi fost zadarnică. Ceea ce la 1600 – prin fapta lui Mihai Viteazul – fusese doar o clipă de vis, la 1 Decembrie 1918 devenea cea mai miraculoasă realizare a acestui popor. *"În această zi* – scria Nicolae Iorga – *a sosit un ceas pe care-l aşteptam de veacuri, pentru care am trăit întreaga noastră viaţă naţională, pentru care am muncit şi am scris, am luptat şi am gândit. A sosit ceasul în care cerem şi noi lumii dreptul de a trăi pentru noi, dreptul de a nu da nimănui ca robi rodul ostenelilor noastre".*

PARADA MILITARĂ

În Bucureşti, vineri 1 Decembrie 2006, Ministerul Apărării a organizat un ceremonial militar şi religios la Mormântul Ostaşului Necunoscut din Parcul Carol, precum şi o impresionantă **Paradă Militară**, în care au fost implicate peste 1.200 de persoane, aparţinând categoriilor de forţe ale Armatei României, Ministerului Administraţiei şi Internelor, Serviciului Român de Informaţii şi Serviciului de Protecţie şi Pază.

Cu prilejul **Zilei Naţionale a României**, Forţele Aeriene au participat, ca în fiecare an, la activităţile de comemorare şi omagiere a făuritorilor unităţii neamului românesc şi de sărbătorire a 88 de ani de la înfăptuirea Marii Uniri. Statul Major al Forţelor Aeriene a fost prezent la festivitatea din Piaţa Arcului de Triumf, din Bucureşti, atât cu personal – în cadrul dispozitivului de defilare – cât şi cu tehnică militară, formaţii de avioane MiG-21 LanceR, IAR-99 şi elicoptere IAR-330 SOCAT.

Parada a început cu defilarea drapelelor de epocă urmate de purtătorii noilor steaguri de identificare ale Statului Major General, Forţelor Terestre, Forţelor Aeriene şi Forţelor Navale.

Primul bloc de paradă a fost constituit din elevi şi studenţi ai instituţiilor militare de învăţământ. Au urmat blocurile de paradă ale Forţelor Terestre, **blocul de paradă al Forţelor Aeriene Române**, comandat de **locotenent-colonelul Dinu Ştefănescu,** care a fost format din 57 de ofiţeri, subofiţeri şi militari angajaţi pe bază de contract aparţinând **Brigăzii 1 Rachete Sol-Aer**. Având la bază modelul structural al unităţilor similare din cadrul armatelor membre NATO, Brigada 1 Rachete Sol-Aer "*General Nicolae Dăscălescu*" a parcurs modificări succesive, ajungând în prezent la o structură care îi permite să facă faţă exigenţelor impuse de aderarea României la NATO.

Au urmat blocul de paradă al Forţelor Navale, blocul de paradă al Ministerului Administraţiei şi Internelor, blocul de paradă al Brigăzii Anti-

teroriste, iar apoi a defilat tehnica militară.

Pe scena festivă au intrat pe rând vehiculul pe roţi multirol de mare mobilitate HUMVEE, vehiculul de luptă pentru operaţii speciale tip URO VAMTAC,

transportorul amfibiu blindat B 33 Zimbru, maşina de luptă a infanteriei MLI-84 M Jderul, lansatorul multiplu de rachete de artilerie LAROM, instalaţia de lansare rachete antiaeriene CA-95.

Sistemul de rachete sol-aer cu baza la sol HAWK, a fost reprezentat de 5 instalaţii de lansare a rachetelor, acesta făcând parte din categoria sistemelor cu bătaie medie, capabil să combată ţinte manevriere şi cu viteză mare, elicoptere şi rachete balistice tactice care evoluează până la distanţa de 30 kilometri şi la înălţimea maximă de 15

kilometri. Bateria HAWK poate acţiona ca un sistem de apărare antiaeriană independent sau integrat într-o reţea de apărare antiaeriană.

Dispozitivul de zbor al Forţelor Aeriene a debutat cu MiG-urile 21 LanceR, fiind compus din 3 formaţii a câte 3 avioane MiG-21 LanceR.

Liderul dispozitivului de zbor şi comandant al primei formaţii a fost **comandorul Dan Buciuman,** comandantul **Bazei 86 Aeriene Feteşti**. A doua formaţie a fost condusă de **locotenent comandorul Eugen Matache,** dispozitivul încheindu-se cu formaţia condusă de **locotenent comandorul Gheorghe Stancu.**

Dispozitivul de zbor al avioanelor IAR-99, aparţinând ***Şcolii de Aplicaţie pentru Forţele Aeriene Boboc***, a fost compus din 2 formaţii a câte 3 avioane, variantele ŞOIM şi STANDARD, dublă comandă. Liderii primei formaţii de zbor au fost **căpitan comandorul Florinca Remus** şi **locotenent comandorul Emilian Vişoiu.** A doua

trilulă a fost condusă de **căpitan comandorul Adrian Geană** şi **locotenent comandorul Cornel Ciurea.**

Dispozitivul de zbor al elicopterelor Forţelor Aeriene a fost compus din 3 formaţii a câte 3 elicoptere IAR-330 SOCAT, aparţinând ***Bazei 90 Transport Aerian Otopeni***. Formaţiile au fost conduse de **comandorul Nicolae Bucur, căpitan comandorul Camelia Bugean** şi **locotenent comandorul Mihai Ioniţă** (prima formaţie), **locotenent comandorul Dumitru Frunză, căpitan comandorul Valerică Vrăjescu** şi **locotenent comandorul Daniel Crâmpiţă** (a doua formaţie), respectiv de **comandorul Ion Dragomir, locotenent comandorul Cristian Ciochină** şi **locotenent comandorul Aurelian Badea** (a treia formaţie).

Ministrul Apărării, Sorin Frunzăverde, a adus mulţumiri tuturor militarilor implicaţi în organizarea şi desfăşurarea Paradei Militare care a avut loc cu ocazia Zilei Naţionale a României. *„Apreciez eforturile tuturor, profesionalismul şi dăruirea de care au dat dovadă militarii noştri, de la soldat la general, pentru ca Parada Militară din acest an să se desfăşoare impecabil”*, a spus ministrul apărării. *„Sunt sigur că toţi compatrioţii, indiferent că au fost prezenţi în Piaţa Arcului de Triumf sau în faţa televizoarelor, s-au simţit mândri că sunt români şi că au o armată capabilă să-i reprezinte acolo unde datoria i-o cere. Adresez salutul meu tuturor militarilor români aflaţi peste hotare, unde ştiu că sărbătoresc Ziua Naţională în misiune, cu gândul la cei de acasă şi la România, urându-le «La mulţi ani!» şi să se întoarcă cu bine acasă.”*

Comandor
DUMITRU BERBUNSCHI

EXERCIȚIUL "DEPLOYED TITAN"

Cel mai amplu exercițiu desfășurat de Forțele Aeriene Regale ale Marii Britanii în anul 2006 a avut loc în perioada 23 septembrie – 06 octombrie la Baza Aeriană de la Gloucestershire. Scopul primordial al exercițiului a fost antrenarea personalului din cadrul aviației militare britanice pentru executarea unor misiuni specifice, dintr-o bază dislocată într-o zonă de conflict, misiuni ramificate pe diferite arii de răspândire, în locații amplasate în zone variate ale globului.

La exercițiu au participat peste 1.300 de persoane și tehnică militară din 8 baze militare consemnându-se evoluții deosebite ale aeronavelor Jaguar și Tornado, ale avioanelor de suport aerian Nimrod și VC-10, dar și participarea cu succes a avioanelor americane de luptă F-16.

"Forțele noastre aeriene trebuie să facă față provocărilor de orice natură, de aceea antrenamentul în condiții reale și cu scenarii apropiate de componenta palpabilă a misiunilor de luptă este absolut obligatoriu. În acest context, executarea operațiilor în orice zonă din lume, cu efective disponibile la un moment dat într-o anumită locație, devine un element definitoriu pentru standardele NATO, la care trebuie să fim aliniați în orice clipă", a declarat comandantul exercițiului, **maiorul Andy Freier.**

www.raf.mod.uk

Teste multinaționale cu rachete AMRAAM

8 națiuni au fost prezente, la sfârșitul lunii octombrie a.c., în poligonul de teste al Departamentului de Achiziții Materiale și Echipamente din cadrul Ministerului Apărării Suedez de la Vidsel, pentru a efectua o serie de teste cu noile modele de rachete cu rază medie de acțiune aer-aer (AMRAAM).

Suedia a permis, cu aprobarea guvernului, efectuarea de zboruri pe teritoriul țării, pentru avioane aparținând Forțelor Aeriene din Danemarca, Finlanda, Marea Britanie, Turcia, Statele Unite ale Americii, Grecia și Spania, în scopul executării testelor pe tipuri specifice de tehnică militară și folosirii propriilor echipamente și a componentelor de personal.

Desfășurată sub numele de cod "Nordic Archer", operațiunea de testare a inclus și antrenamentul sistemului de rachete sol-aer spaniol Nasams, precum și efectuarea de misiuni de mentenanță a tehnicii.

"Aici, la Vidsel, am întâlnit cele mai bune condiții și astfel, am reușit să lucrăm, toate cele 8 țări, ca o singură echipă", a declarat Anika Lind, directorul de program pentru rachetele AMRAAM din cadrul Departamentului Suedez de Apărare.

www.newtehnologies.com

Avionul de antrenament MK 128 LIFT

Forțele Aeriene Regale ale Marii Britanii au încheiat cu compania Bae Systems un contract în valoare de peste 840 de milioane de dolari pentru proiectarea și producerea noului model de avion Hawk – Mk 128 LIFT (Lead-in Fighter Trainer). Acesta va fi folosit în exclusivitate pentru antrenarea atât a piloților din cadrul aviației, cât și a celor din cadrul Forțelor Navale și ale Forțelor Terestre.

Aparatul, derivat din modelul Hawk 100, este destinat, în contextul folosirii sale și pentru misiuni de luptă, acoperirii zonelor din fața avioanelor de luptă clasice, având astfel un rol de "momeală", dar și de recunoaștere și survol. Remarcabile la noul model sunt cabina dotată cu monitoare digitale și echipamentele de bord modernizate, elemente ce se doresc a fi comune cu cele existente pe Eurofighter Typhoon sau F-35 Lightning II.

De asemenea, trebuie amintite sistemul de navigație dotat cu monitoare rotative, care poate prezenta mai multe hărți simultan, luminile interioare cabinei ce pot fi folosite pentru modul „night-vision", sau simulatorul pentru diferite tipuri de senzori și armament.

www.defense-aerospace.com

Prima femeie pilot din formaţia de acrobaţie aeriană "Thunderbird"

"Trebuie să ne concentrăm pe valoare, pe dăruire, pe ceea ce avem fiecare în inimă", declara **maiorul Nicole Malachowski,** prima femeie pilot din cadrul formaţiei de acrobaţie aeriană Thunderbirds, cu ocazia efectuării celei de-a 55-a demonstraţii.

Ofiţerul, care zboară în prezent pe avionul numărul 3 din cadrul formaţiei „diamant" a echipei Thunderbirds, a mai declarat: "Este o onoare pentru mine să fiu prima femeie pilot în cadrul acestei formaţii, însă mult mai importantă este oportunitatea pe care am avut-o de a lucra cu atât de mulţi şi talentaţi oameni şi piloţi, precum şi satisfacţia împărtăşirii succesului şi pasiunii pentru aviaţie cu milioanele de oameni pe care sper că i-am încântat în contextul evoluţiilor noastre aeriene".

Pasionată de mică de aviaţie, de la vârsta de 5 ani, când a urmărit primul spectacol aerian "pe viu", maiorul Nicole Malachowski a zburat la vârsta de 12 ani pe avioanele Patrulei Civile. La 16 ani avea propriul număr de zbor, în evoluţie solo. După terminarea facultăţii, a studiat la Academia Forţelor Aeriene şi a fost desemnată ca pilot de teste pe avionul F-15 Eagle Strike. Înainte de a fi primită în echipa Thunderbirds a efectuat şi misiuni în Irak.

www.airshownews.com

Tehnologie inovatoare pentru elicoptere NATO

Ţările membre NATO sunt mai aproape cu un pas de asigurarea protecţiei depline a elicopterelor împotriva lansatoarelor de rachete portabile, o dată cu prezentarea unui prototip – demonstraţie efectuată în Bulgaria – în data de 10 octombrie. Ca urmare a dezvoltării acestui prototip, se estimează că protecţia elicopterelor împotriva lansatoarelor de rachete va fi asigurată în proporţie de peste 80%.

"Este o îmbunătăţire semnificativă faţă de ultima încercare. Din nouă rachete trimise, numai una a explodat. Rezultatele sunt mai mult decât încurajatoare", a declarat **colonelul Nicolay Iankov,** directorul Departamentului Armamente din cadrul Ministerului Apărării din Bulgaria.

În esenţă, aliajul din care este construit elicopterul permite rezistenţa acestuia în faţa exploziilor rachetelor lansate de trupele terestre, facilitând finalizarea misiunilor şi asigurând viaţa pasagerilor şi a membrilor echipajelor. Următorul pas va fi analizarea posibilităţii implementării acestei tehnologii pe toate categoriile de elicoptere existente în dotarea forţelor aeriene ale NATO.

www.nato.int

Skylark – viitorul UAV canadian

După o perioadă în care se spunea că mini-UAV sunt o soluţie intermediară pentru Forţele Aeriene Canadiene participante la operaţiunile din Afganistan, în luna noiembrie a.c. s-a luat decizia ca, prin suportul companiei Elbit Sistem, să fie proiectat un model de mini-UAV ca soluţie pe termen mediu.

Aşadar, deşi au mai fost prezente în discuţie şi modelele I-View 50, cu al său sistem unic de aterizare şi Boeing ScanEagle, care are rol atât maritim cât şi terestru, în cele din urmă s-a optat pentru varianta Skylark.

Acesta reprezintă o variantă redusă ca dimensiuni a avioanelor teleghidate, fără pilot, ce poate fi lansată de către militari aparţinând trupelor de intervenţie rapidă. Aparatul este dotat cu un motor electric cu rezonanţă şi zgomot redus, fapt care, coroborat cu dimensiunea redusă, fac din modelul Skylark un UAV aproape imposibil de detectat. De asemenea, remarcabile sunt autonomia de zbor, de circa 90 de minute, distanţa pe care o poate parcurge – aproape 20 de kilometri – precum şi dotarea cu o mini-staţie de comunicare a datelor. Prea mic pentru dotarea cu armament, UAV-ul este utilat, totuşi, cu o minicameră de supraveghere a zonelor tranzitate.

www.elbitsistem.com

Pagini realizate de plutonier-major SORIN SĂFTOIU

Moto:
"Civilizaţia adevărată a unui popor consistă nu în adoptarea cu deridicata de legi, instituţii, etichete, haine străine. Ea consistă în dezvoltarea naturală, organică a propriilor puteri, a propriilor facultăţi ale sale".
Mihai Eminescu

Studentul Academiei Forţelor Aeriene, între responsabilizare şi responsabilitate

Încă din secolul al XVII-lea universităţile au recunoscut nevoia de a lega învăţământul academic de realitatea vieţii sociale şi au încercat să dezvolte învăţarea prin experienţă. Conceptul de profesionalism impune principiul legării teoriei de practică. De aceea, didactica universitară din Academia Forţelor Aeriene "Henri Coandă" este preocupată de implementarea strategiilor capabile să asigure un transfer optim al cunoştinţelor, să promoveze metode menite să îmbine informaţiile prezentate în timpul cursurilor şi seminariilor, cu experienţa studenţilor.

Dileme existenţiale

Vechea percepţie conform căreia sistemul militar este, prin excelenţă şi în mod tradiţional, supus unor reguli rigide şi imuabile, nu mai este acceptabilă. Firește, disciplina şi rigoarea sunt şi trebuie să rămână atributele oricărui militar, dar acestea nu mai sunt suficiente.

Responsabilitatea joacă un rol esenţial în crearea profilului militarului de care are nevoie Forţele Aeriene în secolul XXI. Fiecare nouă generaţie învaţă să trăiască în mediul socio-uman specific şi global, adică interiorizează valori fundamentale comune, simboluri, reprezentări colective, aşteptări. Astfel, pregătirea pentru a deveni cetăţeni eficienţi într-o societate deschisă, solicită din partea studenţilor Academiei Forţelor Aeriene dezvoltarea unor importante aptitudini cognitive, descoperirea unor semnificaţii pe baza unor experienţe şi reflecţii, structurarea unor argumentaţii logice.

"Academia militară ne oferă, pe timpul şcolarizării, o protecţie socială pe care studenţii într-o universitate civilă nu o au. Este un avantaj major faptul că nu eşti obligat, ca student, să-ţi baţi capul cu cazarea, cu masa, cu echiparea. Timpul şi energia câştigate le poţi cuantifica în folosul propriei educaţii. Însă, orice medalie are două feţe. Astfel, acest avantaj evident, poate avea un efect de bumerang după absolvire. După 3, 4 sau chiar 8 ani, în cazul celor care au absolvit şi un colegiu militar, trebuie să te integrezi într-un mediu social cu care ai avut un contact restrâns pentru o perioadă mare şi importantă din viaţa ta. Dincolo de poarta unităţii te aşteaptă integrarea în societate, adaptarea la realităţile vieţii, cu bune şi rele. Un mediu înconjurător despre al cărui sistem de valori ţi-ai format doar o imagine în timpul liber sau de la televizor. Planul de învăţământ şi programele analitice din zona ştiinţelor sociale ne oferă informaţiile necesare. Dezvoltarea aptitudinilor necesită mai mult decât însuşirea unor cunoştinţe. Aceste deprinderi trebuie exersate în <<colectivităţi reale>>, printr-un contact direct cu problemele sociale. Se impun soluţii prin care să fie mărită responsabilitatea studentului militar privind autoeducaţia. Acest lucru este posibil prin eliminarea acţiunii tutelare asupra studenţilor în timpul liber, din partea comandanţilor şi a profesorilor. Nu prin impunerea deciziilor pe care trebuie să le luăm se poate controla formarea noastră ca militari şi cetăţeni, ci prin supravegherea responsabilităţii şi corectitudinii deciziilor pe care noi singuri le-am putea lua", este de părere **Ana-Maria Lazăr**, studentă în an terminal, la arma Artilerie şi Rachete Sol-Aer.

Adaptarea la un program solicitant

Anii de studii în Academie reprezintă o perioadă în care se dezvoltă foarte mult personalitatea individului. Adaptarea şcolară este un proces complex, proiectat şi dirijat de profesor în vederea realizării unor raporturi optime între elev şi mediul educativ.

Instituţiile militare de învăţământ sunt, din acest punct de vedere, o categorie aparte, comparativ cu alte instituţii din mediul civil. Aici, studenţii trebuie să realizeze două tipuri de adaptare:

– La noile cerinţe educative, specifice trecerii la o nouă treaptă de învăţământ;

– La mediul specific militar, un mediu diferit de mediul civil.

Mai mult decât atât, influenţele educative sunt realizate nu doar de cadrele didactice, în vederea asimilării de cunoştinţe şi deprinderi specifice treptei de şcolarizare, ci şi de cadrele militare, cu scopul de a forma viitoarele cadre, de a-i integra pe studenţi în mediul militar.

"Programul unui student militar în Academia Forţelor Aeriene este complet diferit faţă de programul unui student de la o facultate civilă. Volumul de efort intelectual dar şi fizic, precum şi solicitarea psihică, depuse de un student în timpul unei săptămâni normale de cursuri, este unul susţinut şi de uzură. O zi de rutină începe la ora 6 dimineaţa cu înviorarea. Căscatul,

întinsul sau frecatul la ochi nu au minute alocate. Până la ora 8, când încep cursurile, trebuie să te speli, să-ți faci sectorul, să mergi la masă, să participi la inspecția de dimineață. Urmează 4 cursuri a câte 90 de minute. De multe ori, printre cursuri se strecoară și câte un examen parțial, astfel încât momentele de reverie trebuie mai mereu amânate. Raportul și masa de prânz, după care studentul trebuie să-și gestioneze timpul alocat studiului. Asta dacă nu mai există vreun curs după amiaza, nu este zăpadă de îndepărtat de pe platou sau nu intervin alte ordine ori modificări de program. Stagiile de practică se desfășoară în perioadele în care un student civil se află, în mod normal, în vacanță. Oricum, faptul că timpul alocat studiului este gestionat de fiecare în parte, reprezintă un pas important în asumarea responsabilității din partea studenților, în ceea ce privește pregătirea academică.

Din acest an, într-o cameră de cămin locuiesc studenți din ani diferiți. În acest fel, față de acțiunile celor mai mici, în timpul liber, o parte din răspundere o

poartă, într-o anumită măsură, studentul de an mai mare. Acest lucru contribuie la sporirea coeziunii între studenți, astfel încât spiritul cazon este înlocuit de respectul reciproc între studenții din ani diferiți de studii. În orice caz, deși am absolvit un colegiu militar și, prin urmare, nu am avut probleme de adaptare, există o diferență sensibilă între un colegiu și o academie. O diferență, din fericire, în bine. Din toate punctele de vedere: al perspectivei, al programului, al dotărilor. Sper să fie din ce în ce mai bine", s-a destăinuit studentul **Andrei Blagu**, unul din "bobocii" Academiei Forțelor Aeriene.

Cultură generală versus specializare

A face educație înseamnă a acționa în numele unor exigențe valorizatoare, care imprimă o anumită structură și funcționalitate demersului educativ. O lecție nu este valoroasă doar prin faptul că o serie de metode sau artificii procedurale sunt în sine valoroase, ori că au fost impecabil transpuse didactic. Devine valoroasă atunci când coordonările dintre secvențele de instruire ale acesteia sunt judicioase și inspirate, iar articulațiile realizate între elementele lecției sunt congruente și au eficiență.

"Datorită specificului, dar și ținând cont de realitățile sociale cu care un om se poate confrunta pe parcursul vieții, un student beneficiază, în cadrul Academiei, de o ofertă educațională foarte variată, din punct de vedere academic. Există foarte multe materii în programa școlară, de la informatică și matematici speciale, până la sociologie sau economie. Fără a lua în calcul materiile de specialitate. Oferă posibilitatea dezvoltării mai mult a unei culturi generale, decât aprofundarea unui domeniu. Pe de o parte este bine, că ți se oferă o viziune de ansamblu. Ulterior, îți poți aprofunda cunoștințele într-un anumit domeniu. Pe de altă parte, este păcat, deoarece unii rămân cu percepția că au făcut cursuri și au primit informații pe care nu le vor folosi niciodată după ce au trecut examenul la materia respectivă. Cred că ponderea limbilor străine în programa de învățământ este total nesatisfăcătoare, în condițiile în care necesitatea cunoașterii unei limbi străine este esențială pentru dezvoltarea carierei militare", este de părere **Violeta Duloiu**, studentă în anul IV la arma Artilerie și Rachete Sol-Aer.

Există motivație ?

Angajarea studenților în procesul de instruire/autoinstruire este greu de realizat fără o bază motivațională adecvată. Se știe că natura motivației, forța ei dinamizatoare determină calitatea învățării. Motivația reprezintă o tensiune interioară direcționată spre realizarea unui scop acceptat subiectiv. Motivația asigură sens, coerență internă conduitei, mijlocește stabilizarea și realizarea unor scopuri conștiente.

Studentul **George Lucian Rafailă**, anul IV aviație, ne-a declarat: "După aproape patru ani de studiu în Academia Forțelor Aeriene, am ajuns la concluzia că tot ceea ce ține de sistemul militar este într-o continuă schimbare. Dintotdeauna, schimbările sociale au fost însoțite și au generat schimbări în viața școlii, în educație. Modernizarea școlii presupune adecvarea acesteia la provocările și la noile solicitări ale mediului socio–profesional, iar învățământul militar nu poate evolua în afara acestui adevăr. Am constatat, pe parcursul școlii, multe schimbări la toate nivelurile: dotări, mentalitate, programe școlare. Concret, dacă la aspecte pozitive pot să remarc condițiile de cazare, dăruirea profesorilor

sau baza materială, la aspecte ce mai pot fi îmbunătățite aș <<remarca>> sistemul de hrănire, modul de implicare a unora dintre cadrele militare în vederea soluționării diferitelor aspecte ce țin de reprezentarea studenților în activitățile sociale sau lipsa unor simulatoare moderne, necesare tuturor specialităților. Ar fi o experiență benefică implicarea mai activă a studenților, în schimburile de experiență cu cei care ne vizitează Academia. Pe de altă parte, pentru noi, cei de la arma Aviație, pasiunea pentru zbor a compensat multe dintre neajunsurile pe care le-am resimțit în anumite momente. Noi am suportat acest program numai pentru a ne îndeplini visul de a zbura. Cam asta este motivația de bază. Restul, sunt amintiri. Cele plăcute sper să se adune și în viitor, cele neplăcute sperăm să nu se repete".

"Relația profesor-student nu este un dat. Această relație se construiește în timp. Premisa nașterii ei este creditul de încredere pe care dascălul trebuie să-l acorde studenților săi, chiar cu asumarea riscului de a greși.

Se tot vorbește de responsabilizarea studenților noștri. Cum se poate realiza concret, în viața de zi cu zi, acest lucru ?

Responsabilitatea este corelativul libertății, a libertății trăite, experimentate, pe care, la un moment dat, ți-o autogestionezi. Prin urmare, experiența libertății, a liberului arbitru, devine un mijloc de învățare a responsabilității. Iar noi, dascălii lor, trebuie să fim alături de ei, acordându-le creditul și sprijinul nostru de încredere, asumându-ne noi înșine responsabilitatea deciziilor noastre și riscul eșecului".

Lector universitar dr.
DIANA ILIȘOI,
Academia Forțelor Aeriene

Educația a fost, este și va rămâne una din realitățile majore ale existenței umane și sociale. În această calitate deosebită, educația își definește identitatea și necesitatea prezenței sale în viața și activitatea fiecărui om, a fiecărei generații și epoci istorice. Prezența educației nu reprezintă un scop în sine și pentru sine, ci una care urmărește atingerea anumitor finalități specifice. Nu există educație și nu se poate face educație fără a avea în vedere finalitatea demersului formativ, care este dat de tipul de personalitate ce se dorește a fi realizat.

Căpitan MIRCEA BARAC

„MILFEST 2006"

Manifestarea din 22 octombrie 2006 a fost dedicată deopotrivă Zilei Armatei României cât și „ultimei încorporări". În Piața George Enescu din Capitală, reprezentanți ai Forțelor Aeriene, Navale și Terestre, ai Biroului de Informare-Recrutare, ai Direcției de Comunicații și Informatică cât și cei ai Muzeului Militar, au amenajat corturi tematice în vederea promovării campaniei inițiate de Ministerul Apărării privind trecerea la o armată 100% profesionistă.

Încă de la primele ore ale dimineții, standurile amenajate au fost vizitate de sute de bucureșteni curioși privind viitorul pe care posibilii candidați l-ar avea în armată.

Unul dintre punctele de interes ale festivalului, a fost cortul amenajat al Forțelor Aeriene unde cei mai mulți tineri au fost interesați să aleagă o carieră militară, pe filieră directă. Astfel, reprezentantul Biroului Învățământ – *locotenent colonelul Nicușor Țacu* – și cel al Serviciului Resurse Umane – *locotenent colonelul Daniel Stoicescu* – , au prezentat tuturor celor interesați ce înseamnă meseria de pilot, de tehnic de bord, radiolocatorist sau artilerist antiaerian. În ceea ce privește militarii angajați pe bază de contract, doritorii au fost direcționați către Biroul de Informare-Recrutare.

Acest festival militar a însemnat pentru tinerii prezenți oportunitatea de a opta pentru cariera militară. Două eleve de clasa a-IX-a, gemene, au anunțat că vor da admitere la un liceu militar, repetând astfel clasa, în favoarea unei cariere militare. Una dintre ele a promis în fața mass-media că va face tot posibilul pentru îmbrățișarea meseriei de pilot de vânătoare. Senzație a făcut și costumul folosit de piloții de avioane supersonice. Tinerele speranțe ale aviației române au făcut poze purtând casca DASH și pantalonii de suprasarcină.

Pe toată durata zilei, cei prezenți s-au putut bucura de spectacolele oferite de formații militare de muzică populară, folk și de dans, precum și demonstrațiile Clubului Sportiv Steaua. Spre seară, începând cu orele 19.00, formații de muzică românești au susținut concerte pentru spectatorii „MilFest 2006". La intrarea în incinta pieței, a fost amenajată o bucătărie de campanie, unde au fost preparate în direct la televizor, mâncăruri tradiționale ostășești, ca de exemplu, deja celebra fasolică asezonată, bineînțeles, cu cârnați.

MONA ARDELEANU
Compartimentul Relații Publice – SMFA

SFINȚIREA CAPELEI MILITARE DIN U.M. 01811 ODORHEIU SECUIESC

"Împlinirea Bisericii Tale o păzeşte; sfinţeşte pe cei ce iubesc podoaba casei Tale; Tu pe aceştia îi preamăreşte cu dumnezeiască puterea Ta; şi nu ne lăsa pe noi cei ce nădăjduim întru Tine"
- Sfânta Liturghie

Mai înainte de începutul Postului Naşterii Domnului, într-o dimineaţă răcoroasă de 11 noiembrie a anului 2006, sâmbătă, toată suflarea Unităţii Militare 01811 Odorheiu Secuiesc, împreună cu numeroşi invitaţi, a participat la slujba de sfinţire a capelei militare din incinta unităţii, având hramurile „Soborul Sfinţilor Arhangheli Mihail şi Gavril" şi „Naşterea Sfântului Ioan Botezătorul".

Ideea construirii capelei militare a luat naştere la începutul anului 2004, când, în luna ianuarie, a luat fiinţă un comitet de iniţiativă din rândul cadrelor militare din unitate, sub comanda **maiorului Danciu Vasile,** comandant la acea vreme, format din **maiorul Hici Adrian**, şef de stat major, **căpitanul Tudor Daniel, preotul Mareş Gheorghe** şi, din luna august, **locotenent colonelul Roşian Aurelian,** noul comandant. Sfinţirea pietrei de temelie s-a făcut la praznicul Bunei Vestiri, la 25 martie 2004, de către preotul Mareş Gheorghe de la Parohia Ortodoxă Odorheiu Secuiesc (trecut la Domnul la 1 septembrie 2005), având binecuvântarea Prea Sfinţitului Ioan, Episcopul Covasnei şi Harghitei, ridicarea capelei şi realizarea acoperişului făcându-se în 100 de zile. S-au demarat lucrările de pictare a capelei, realizându-se doar pictarea Sfântului Altar şi a iconostasului, prima Sfântă Liturghie săvârşindu-se la data de 9 octombrie 2004, când P.S. Episcop Ioan, înconjurat de un sobor de preoţi, a binecuvântat osteneala celor ce s-au jertfit pentru zidirea Casei lui Dumnezeu.

În perioada august–octombrie 2006, sub comanda locotenent colonelului Florea Marian, cu binecuvântarea P.S. Ioan şi purtarea de grijă a preotului militar Lazăr Adrian, capela a fost îmbrăcată în haină nouă de sărbătoare, reuşindu-se finalizarea lucrărilor de pictură a întregii capele.

După cum spunea P.S. Episcop Ioan în cuvântul de după Sfânta Liturghie din data de 11 noiembrie 2006, *„nu a fost întâmplător aleasă de Dumnezeu această zi pentru sfinţirea Capelei, deoarece în această zi Biserica Ortodoxă prăznuieşte un sfânt militar, pe Sfântul Mare Mucenic Mina"*. Slujba de sfinţire a capelei a fost săvârşită de către vrednicul Părinte Episcop Ioan, dimpreună cu un sobor de preoţi, fiind onoraţi de participarea domnului **general-maior Nicolae Marinel,** şeful resurselor din Statul Major al Forţelor Aeriene, de numeroşi reprezentanţi militari şi civili din Odorheiu Secuiesc, Bucureşti, Miercurea Ciuc, Câmpia Turzii, Cluj Napoca şi alte localităţi, precum şi mulţi credincioşi din zonă. La sfârşitul slujbei, toţi cei prezenţi au fost invitaţi să guste din bucatele ales pregătite de către angajaţii unităţii militare.

Preot militar
ADRIAN-TEODOR LAZĂR

TREZIREA LA REALITATE

Somnul dulce, binemeritat, care mă cuprinde fără să simt după ce o multitudine de ţinte aeriene le-am gestionat din faţa monitorului, îmi este aproape la fel de fulgerător întrerupt de cadenţa paşilor grăbiţi pe holul îngust al P.C. – ului, iar în acelaşi timp aud şi comanda scurtă, însă suficient de fermă ca să nu cred că-i glumă, a şefului de tură:

– Tura de Serviciu, alarmă! Ocupaţi posturile de luptă!

Sar ca ars din pat şi îmi arunc ca din treacăt privirea spre ceas: cinci fără două minute, dimineaţa. Gândesc: precis este o verificare ordonată de către comandant.

Ies rapid din camera de odihnă de sub scara de acces în adâncul pământului, mă observ în treacăt în ciobul de oglindă să văd de sunt echipat corespunzător, îmi agăţ şi masca contra gazelor pe umăr, iar prima persoană pe care o văd este şeful de stat major. Îl salut grăbit şi "aterizez" direct în faţa monitorului. Deh, s-au schimbat vremurile şi acum înlocuim vechile planşete din sticlă mată şi poroasă cu monitoare de calculatoare noi. Colegele mele – Elena, Luminiţa, Mariana, Rodica şi Roberta=echipă feminină am făcut – sosesc şi ele pe rând, ocupându-şi posturile.

Comandantul batalionului lipseşte cu desăvârşire.

Mă uit întrebător către şeful de tură iar el îmi face semn că este în alt sector. Pare preocupat până peste cap. Telefoanele zbârnâie într-un freamăt de ordine date şi rapoarte primite, aparent amalgamate, dar sigur într-o ordine aproape desăvârşită, riguros controlată de şeful de tură.

Minutele se scurg leneş, aparent greu. Aşa simt eu. Am avut o tură destul de solicitantă şi fizic, dar mai ales psihic. Au fost de gestionat mai multe aeronave decât de obicei. Este sfârşitul perioadei de vacanţă şi oamenii se întorc din călătorii din Orient sau Occident, către casă, frecvenţa păsărilor de oţel pe culoarele interne, dar mai ales pe cele externe, fiind foarte mare. Încerc să-mi închipui pasagerii saloanelor elegante, toropiţi de soare şi atinşi de orele nefireşti ale odihnei forţate după alte fuse orare, moţăind probabil în fotoliile confortabile ale avioanelor de linie, "urcate" la marginea stratosferei, deranjaţi poate, din când în când, doar de vocea suav-elegantă a stewardeselor care, îi îmbie cu vreo cafea, sau altă băutură răcoritoare. Mut mouse-ul de pe o ţintă pe alta iar etichetele cu date esenţiale despre fiecare aeronavă în parte, se afişează pe rând, edificându-mă prompt asupra celor mai importante caracteristici de zbor.

– Atenţiune, drepţi! ... aud vocea şefului de tură. Şi raportul curge până la capăt în faţa comandantului, apărut în încăpere de undeva, urmat aproape de şeful de stat major.

În timp ce ascultă raportul, comandantul – locotenent colonelul Gheorghe Bănică – îşi aruncă rapid privirea către noi, măsurându-ne cercetător pe fiecare în parte. Deşi este un om foarte ferm în gesturi şi la vorbă, are totuşi o privire caldă care trădează un suflet mare, părintesc.

– Locotenente, am o idee. Vreau să-i văd la planşete! Nu cumva şi-au pierdut antrenamentul? Ia să vedem! Dă-mi o concepţie de antrenament cu ţinte fictive din fişet, te rog!

– Am înțeles, domnule locotenent-colonel! confirmă repede locotenentul și scoate o concepție dintr-o mapă gata pregătită pentru astfel de situații.

Ne-am mutat îndată la posturile din spatele planșetelor, unde ne așteptau căștile și materialele pentru reprezentarea țintelor. Chiar dacă nu prea le mai foloseam decât în cazuri rare, le avem permanent pregătite. Niciodată nu se știe ce surprize îți rezervă timpul.

Începem antrenamentul, angrenați de vocile operatorilor stațiilor de radiolocație, care transmit neîncetat mesajele despre ținte. Planșetele încep să capete "viață" în încrucișarea traiectelor țintelor, minut cu minut, fracțiuni de vreme. N-ai cum să uiți metoda asta de lucru, este ceva care seamănă cu ...mersul pe bicicletă. De atâta timp, lucrând împreună a devenit ca un reflex, ne simțim unii pe alții, planșetiștii cu operatorii și cu ofițerul coordonator.

Comandantul trece prin fața fiecăruia, pe rând, se apleacă cercetător, "admirându-ne opera". Pare mulțumit după expresia feței, expresie pe care încerc s-o disting prin transparența relativă a planșetei.

– Încetați antrenamentul! – vine ordinul.

Îmi îndrept spatele încercând să mă relaxez puțin, și nu pot să-mi stăpânesc un ușor căscat. Pun mâna la gură și arunc o privire la ceasul de la mână. Timpul parcă zboară asemeni zecilor de ținte pe care le-am petrecut spre zări necunoscute, dinspre soare-răsare spre soare-apune și invers. Este ora șapte fără vreo cinci minute. Nu a mai rămas mult timp și va apărea tura care ne schimbă. Alarma se termină. Și, se termină cu bine.

Comandantul ne adună la bilanț și ne transmite că a mai trecut o zi în care n-am reușit să-l supărăm, dovedindu-i faptul că avem la zi antrenamentul pentru operarea în sistemul clasic. Totuși, așa cum nimic nu este perfect, ne cere mai multă acurateță în reprezentarea traiectelor țintelor aeriene. Iar noi, ne însușim aparent formal, "critica".

Cred că este o caracteristică generală a comandanților de la nivelul unor astfel de structuri, deoarece nu este prima oară când aud expresia asta și nici nu e primul comandant care o folosește. Dar, probabil că se constituie într-un îndemn al lor, sincer și egal, oarecum nostalgic în era afișajelor digitale, la perfecționarea continuă a deprinderilor pentru această meserie extrem de frumoasă. Păcat că nu a fost în timpul unui zbor de instrucție această alarmă, ca să putem materializa în mod real traiectele MiG-urilor care, destul de des, include în mersul lor spre traiectele îndepărtate și câte o trecere pe deasupra P.C.-ului, făcându-l să vibreze din cauza forțajului, eu înfiorându-mă de fiecare dată, ca din cauza unei plăceri refuzate.

... Zgomotul enervant prin repetabilitate al alarmei telefonului îmi scutură somnul. E șapte fix. Deschid televizorul pentru știri. Este un gest reflex, format cu mulți ani în urmă, datorită tatălui meu care rămâne un "devorator" de știri.

Încet, încet, îmi revin din amorțeala somnului.

Da, sunt acasă. Dar, parcă tocmai s-a întâmplat!

... A fost un vis doar. Doar atât și nimic mai mult.

Mă dezmeticesc încet, închid pleoapele strâns, încercând să revăd momentele importante ale visului. Normal că nu mai sunt capabil să mi-l amintesc în totalitate în clipa asta. Dar, imaginile se recompun din șirul lor de fum fin zburat odată cu noaptea, iar eu mă apuc să le aștern pe hârtie.

Într-o clipă, revăd totul. Și penelul curge "lacrimi" de cerneală, de la sine. Asta înseamnă că mi-a fost dor de scris, dar mai ales m-a sâcâit dorul de aerodromul uitat parcă în mijlocul Bărăganului. Mi-e dor de oamenii de acolo, de colegii mei. Am fost bolnav o perioadă destul de mare, acum sunt încă în convalescență.

Mai este puțin și îmi voi relua serviciul. Cred că s-au schimbat multe în locul acela de unde începe cerul, unde "vânătorii" zburdă în libertatea lui, "bătuți" de rafalele radarelor și a ochilor noștrii, admirativi.

LIVIU LAZĂR,
operator control spațiu aerian

"SALT PENTRU VIAȚĂ"

Instrucția în zbor, pe lângă obiectivele fixate, are în subsidiar un obiectiv permanent, imperativ: **siguranța zborului**.

De la pilotul de vânătoare, la echipajul avionului de transport, fiecare om implicat în misiuni de zbor cunoaște importanța siguranței aeronautice și acționează pentru asigurarea ei. Dincolo de aceasta, se află salvarea vieții.

Resursa pe care o reclamă zborul este mare. Resursă materială și resursă umană, inestimabilă. Responsabilitatea ce derivă din conștientizarea acestei dimensiuni, apasă incisiv în situațiile critice de zbor, numite cazuri de urgență la bord, atunci când, unul sau mai mulți factori (de natură tehnică, umană, situație aeriană, de luptă etc.) intervin agresiv și ireversibil, făcând imposibilă continuarea zborului. În aceste situații, decizia părăsirii aeronavei, una din cele mai grele decizii pe care o poate lua un comandant (în speță, de aeronavă), rezultă din analiza rapidă, dictată de impulsul momentului, sub presiunea factorilor de risc: timpul și înălțimea limită, complexitatea situației aeriene, solicitările psihice ș.a.

Pregătirea de salvare a personalului navigant vizează tocmai aceste momente critice. Dezvoltarea capacității de reacție și acțiunea corectă și oportună sunt obiectivele pregătirii de salvare. În bazele aeriene se desfășoară antrenamente specifice, periodice cu personalul navigant. Răspunderea pentru pregătirea de salvare și parașutare revine instructorilor cu parașutajul și mijloacele de salvare din Forțele Aeriene Române. Pregătirea ofițerilor instructori parașutiști este condusă de instructorul șef din Statul Major al Forțelor Aeriene. Instruiți sub deviza „salt pentru viață", pregătiți și ca instructori de supraviețuire, ei pot coordona acțiunile personalului specializat în misiuni de căutare-salvare. Profesionalismul lor se reflectă în pregătirea de salvare a piloților. Această legătură organică, cunoscută doar lor, constituie mobil și datorie: bucuria salvării vieții pilotului este retrăită de către aceștia intens și nevăzut, în ungherele profesiei lor.

Antrenamentele desfășurate în bazele aeriene au fost adaptate specificului misiunilor de zbor. Studenții piloți ai anului I din Academia Forțelor Aeriene intră în familia aviatorilor „cu parașuta". Înaintea începerii zborului cu avionul școală, aceștia au executat două salturi cu parașuta. Cazurile de urgență la bord pot apărea chiar de la primul zbor. Pregătirea pentru salvare precede, instrucția în zbor. Studenții din anii superiori au executat, de asemnea, antrenamente prin parașutare. De altfel, bazele unei

atitudini corecte privind salvarea vieții în situații critice de zbor se clădesc acolo, în școala de aviație. Deprinderile formate îl vor călăuzi în cariera de aviator.

Un antrenament complex de parașutare pe apă a piloților operaționali care zboară pe avionul MiG-21 LanceR s-a desfășurat, în luna august, la Baza 86 Aeriană, într-o zonă de parașutare deasupra Mării Negre. Zborul deasupra mării presupune măsuri speciale de siguranță. În cazul catapultării deasupra mării, pilotul trebuie să acționeze cu profesionalism pentru amerizarea cu parașuta de salvare. Iar acțiunile ulterioare, pentru recuperare, sunt extrem de importante.

Parașutările de antrenament pe apă îi asigură pilotului de avioane de vânătoare simularea în condiții perfecte a unei situații reale: părăsirea

de organizare, pregătire și conducere a structurii specializate, respectiv instructorii cu parașutajul și mijloacele de salvare din Forțele Aeriene.

Aceste misiuni s-au executat în zonele de acțiune a bazelor aeriene (Munții Apuseni pentru Baza 71 Aeriană Câmpia Turzii, Lacul Amara pentru Baza 86 Aeriană Fetești, zona montană Cheia pentru Baza 90 Transport Aerian Otopeni și zona submontană din vecinătatea Bazei 95 Aeriană, Bacău). Echipajele și piloții care au participat la antrenamente au trecut

bordului aeronavei, pregătirea amerizării pe timpul coborârii cu parașuta, amerizarea, utilizarea mijloacelor flotante de salvare din dotare și recuperarea de către echipajele speciale.

Salturile de antrenament pe uscat s-au executat, în toate bazele aeriene, în cadrul unui exercițiu complex de simulare a unei situații reale: salvarea prin parașutare forțată/catapultare, antrenament de supraviețuire și misiuni de căutare-salvare cu implicarea echipajelor de căutare-salvare MEDEVAC.

Obiectivele au fost următoarele: ■ antrenamentul piloților participanți; ■ evaluarea modului de intervenție a echipajelor de căutare-salvare; ■ instruirea militarilor paramedici și, nu în ultimul rând, dezvoltarea capacității prin rigorile pregătirii de salvare: solicitările psihice la saltul cu parașuta, executarea unor misiuni de supraviețuire și rezolvarea unei situații tactice impuse de catapultarea în teren ostil (deplasarea în teren accidentat și necunoscut, identificarea și amenajarea punctului de recuperare, comunicarea cu echipajul de căutare-salvare, recuperarea și transportul la baza aeriană). Totul sub observarea atentă și îndrumarea instructorilor parașutiști.

Evaluarea, un examen dificil. Se raportează la exigențele și cerințele noilor standarde operaționale impuse Forțelor Aeriene. Experiența acumulată, tradusă în lecții învățate, va fi extinsă și generalizată. Antrenamentele au fost apreciate pozitiv de către participanți. Deseori, aceștia au avut propuneri de îmbunătățire. Instrucția își poate atinge obiectivele prin participarea activă și parcurgerea riguroasă a angajamentelor, planurilor de pregătire. Capabilitatea privind intervenția forțelor proprii în misiuni SAR și MEDEVAC stă în raport direct cu suportul logistic. În efortul comun pentru salvarea vieții pilotului în cazuri de urgență la bord, acesta, acționând ireproșabil se poate afla în imposibilitatea de a fi recuperat oportun. Instruirea de salvare îl duce până în acest punct. De aici, intervine vectorul de salvare/recuperare: echipajul de căutare-salvare, format din profesioniști, piloți, salvatori, paramedici, echipați și instruiți corespunzător.

Concluzie: mutarea accentului pe instruirea salvatorilor, ca provocare pentru perioada care urmează.

Căpitan-comandor
ION IORDĂNOAIA
instructor cu parașutajul
și mijloacele de salvare în SMFA

Avionul „Bae Hawk 200" aparținând Forțelor Aeriene Canadiene

Se spune că oamenii învață din propriile greșeli. Însă, oamenii inteligenți și eficienți știu să învețe și din greșelile altora. Scopul sistemelor de securitate a zborului din toate aviațiile din această lume este acela de a încearca să popularizeze cazurile deosebite petrecute în zbor, acțiunile (inspirate sau mai puțin inspirate) ale echipajelor, modurile eficiente de rezolvare a unor situații similare. Cazurile speciale apărute în zbor nu seamănă cu cele descrise în check-list-uri. Echipajele trebuie, în astfel de situații, să improvizeze acțiuni, de multe ori într-un timp foarte scurt.

Voi încerca să surprind și să descriu un fenomen mai puțin obișnuit, acela de instabilitate a curgerii aerului în motoarele aeroreactoare la anumite regimuri de zbor. Voi analiza fenomenul pe baza unor evenimente de zbor asemănătoare (până la un punct), vorbind din punctul de vedere al ofițerului cu securitatea zborului, dar și din acela al pilotului „pățit".

CAZURI SPECIALE REZOLVATE

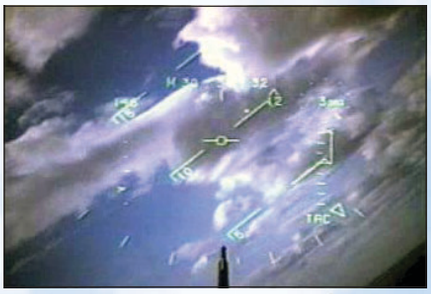
– a doua șansă –

Studiu de caz

14 mai 2004. Avion: „Bae Hawk 200" aparținând Forțelor Aeriene Canadiene. Echipaj – pilot elev aparținând RAF, în pregătire pentru începerea programului „Advance Fighter" și pilot instructor aparținând CaAF, acesta din urmă cu o vastă experiență de zbor pe diferite tipuri de avioane. Echipajul executa „touch and go".

Aspirația unei pasari mari în decolare de către un avion Hawk 200, canadian

După decolare, la aproximativ 90 m, echipajul observă o pasăre mare trecând pe sub botul avionului. Este perceput șocul impactului cu aceasta, apar vibrații. Pilotul instructor pune imediat avionul în pantă accentuată de urcare, menținând maneta de gaze pe pragul de maximal. **Decizii greșite** și vom vedea de ce.



Manevră instinctivă (greșită) de punere a avionului în pantă accentuată de urcare și viraj spre aerodrom

În continuare, pilotul instructor introduce avionul în viraj (în urcare), în speranța că vor putea ateriza pe aerodromul de unde au decolat, salvând astfel avionul. **Decizie,** din nou, **greșită.**

Echipajul observă creșterea temperaturii gazelor mult peste valoarea normală. Instructorul întreabă

Angajarea avionului, urmată de catapultarea echipajului

elevul dacă este pregătit de catapultare, acesta răspunde afirmativ. În continuare, lucrurile se precipită. Motorul intră într-un regim instabil de funcționare, echipajul consideră că s-a oprit iar instructorul ordonă hotărât catapultarea în momentul în care avionul se angajează. Echipajul supraviețuiește, instructorul este însă serios rănit, dar recuperat ulterior. De remarcat excelenta comunicare la bord, cei doi piloți înțelegându-se perfect, uneori și din frânturi de cuvinte, inclusiv în privința deciziei de catapultare.

22 septembrie 2004. Avionul IAR-99 Șoim nr. 721 aparținând Forțelor Aeriene Române. Echipaj, comandorul Drăghici Florea, pilot instructor – un pilot cu vastă experiență de zbor pe diferite tipuri de avioane. Pilotul elev Popovici Emilian – pilot cu pregătire medie de zbor, ofițer cu securitatea zborului în Statul Major al Forțelor Aeriene. Am decolat pentru executarea unei misiuni de interceptare în mod ATN (Advanced Training Network) – un tip special de misiune de antrenament.

La aproximativ 70 metri după desprindere, am simțit un șoc ușor, urmat de o mișcare nefirească a avionului în profunzime. Am raportat coliziunea cu o pasăre, lucru de care însă acum nu-mi amintesc. Este posibil, ca din cauza unei păsări, să fi cedat lacătele cupolei instructorului, aceasta largându-se, lovind fuzelajul și provocând spargerea plexiglasului și aspirarea acestuia în motor.

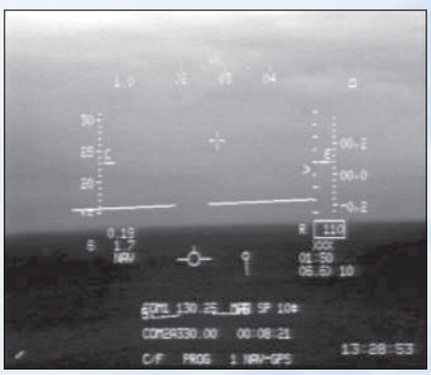
În timp ce repun avionul în panta normală de urcare, lucrurile se precipită. Aud vag la radio „025, ai pățit ceva ? Ai avut o explozie dedesubt...

025, ai grija...". Era colegul meu, Marin Petre, aflat într-un L-39 aterizat înainte și în rulaj pe bretelă. Probabil, îi datorez viața (și lui...) deoarece mi-a dat curaj, parcă era lângă mine în cabină în momentul luării deciziei. Este foarte important pentru un pilot în dificultate să fie încurajat de cineva din „afară". În același timp, aud vag în intercomunicație pilotul instructor spunând că i-a sărit cupola. Brusc, motorul încetează să mai producă

Avion de antrenament avansat IAR-99 Șoim aparținând Forțelor Aeriene Române

tracțiune. Instinctiv, pun avionul în picaj, pentru a-i asigura viteza de planare și a avea timp să gândesc.

În mijlocul acestui coșmar, când toată lumea ne chema la radio, auzeam întrebări, sfaturi, chemări, ulterior chiar ordine de catapultare, în sinea mea mă lamentam „ia te uită ce am pățit, tocmai eu...". Însă, în același timp, mâinile mergeau singure, asigurând avionului viteză de planare și aplicând procedura de repornire în zbor, adică aducerea manetei de gaze pe pragul de relanti și cuplarea „aprinderii în zbor". Și,



Momentul punerii avionului în picaj în vederea asigurării vitezei de planare (unghi insuficient pentru a scoate avionul din „Regimul 2 de zbor")

stupoare, motorul își revine, exact când raportam decizia de aterizare **în față**. În acest timp, pilotul instructor, un pilot și un om deosebit, se lupta cu curentul de aer năvălit cu aproape 300 km/h în cabina sa, smulgându-i masca de oxigen de pe față. În mijlocul acestei lupte aude raportul meu despre aterizarea forțată, și percepe gravitatea situației. Preia comanda. Motorul intră în același regim, în care producea orice altceva în afară de tracțiune... Renunțăm recuperarea sa și ne concentrăm pe aterizare forțată. În față însă, copaci... Așa că nu avem ce face și schițăm un ușor viraj. Foarte ușor, câteva grade înclinare, nesusținut, în coborâre. Viteza însă, scade continuu, ne și mirăm cum de mai zboară avionul la mai puțin de 170 km/h. La aproximativ 20 de metri, avionul are tendința de angajare pe o aripă. Manevra inspirată (genială aș spune...) din palonier a instructorului, avionul nu mai răspundea la comanda laterală a manșei, atât era de mică viteza, îl redresează și îl mai reține în zbor planat încă câteva secunde. Câteva, nu multe, dar esențiale, făcând diferența între a fi și a nu mai fi... În final, avionul se angajează și cade, de la câțiva metri însă. Spre șansa noastră, nu ia foc, deși era plin cu petrol, ca la început de misiune. Colegii ne recuperează, tehnicienii își riscă viața pentru a mă extrage din scaunul de catapultare al cărui mecanism declanșator a fost parțial acționat la impact... Apoi medicii, în primul rând cel al unității care m-au ținut în viață în elicopter (aveam hemoragie internă), apoi cei de la Spitalul Militar, care ne-au pus pe picioare, astfel încât acum zburăm din nou...

Judecata de pe urmă

În lunga perioadă de recuperare care a urmat, am avut timp să întorc pe toate părțile accidentul. A fost aspirat plexiglas în motor, apoi motorul a început să se comporte ciudat. Totuși, nu s-a oprit.

Îmi amintesc alte două evenimente, amân-

Momentul desprinderii cupolei și aspirării în motor a unor fragmente de plexiglas

două cu IAR-99.

Prima conexiune: Unul din ele, petrecut în **anul 2004** la Centrul de Cercetări și Încercări în Zbor, piloți – același comandor Drăghici Florea, și un alt pilot deosebit, căpitanul comandor Matei Petre, pilot de încercare la C.C.Î.Z. Aveau de executat trageri cu tunul de bord în țintă terestră. Conform misiunii, au efectuat întâi tragere cu tunul în regim simulat, apoi, după redresare, în urcare spre virajul 1+2 al turului de poligon, conform procedurii stabilite la pregătirea misiunii, au armat tunul pentru a executa tragerea reală. Tunul s-a armat numai că, imediat ulterior armării, un proiectil (unul singur, cum a stabilit ulterior comisia) a fost tras. Adică proiectilul intrat pe țeavă la armare. Comisia de investigare avea să stabilească că proiectilul a avut capsa prea sensibilă, percutându-se prin simpla frecare de chiulasă.

Manevră (greşită) de viraj la foarte mică viteză; avionul nu se angajează acum doar datorită manevrei inspirate a instructorului de scoatere din înclinare prin presarea palonierului (manşa nu mai avea efect lateral)

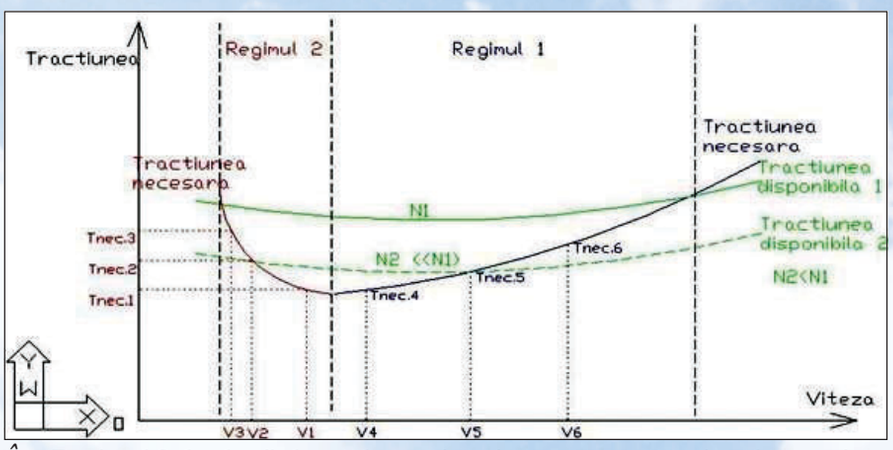
Urmarea a fost ciudată: imediat după perceperea tragerii proiectilului, echipajul constată oprirea motorului. De fapt, avea să se dovedească că motorul nu s-a oprit, dar era blocat la relanti. Piloţii pun avionul în picaj pentru a-i asigura viteza de sustentaţie şi aplică procedura de pornire în zbor. Motorul îşi revine imediat şi echipajul aterizează în siguranţă.

A doua conexiune: Incidentul următor s-a petrecut în **anul 2001,** în timpul unui zbor de antrenament pentru trageri în ţintă terestră cu formaţia. Avion: IAR-99 Standard, echipaj – comandorul Jar Ioan, comandantul bazei, pilot foarte experimentat, instructor şi om deosebit, şi, din nou, **subsemnatul,** pilot-elev. După un atac (în calitate de coechipier), pe timpul redresării, motorul dă semne de comportare nefirească – scădere a turaţiei până aproape de relanti şi blocare a motorului în acel regim. Nu vă pot reproduce senzaţia pe care o ai când simţi avionul că se înmoaie sub tine, apoi vezi avionul cap depărtându-se înainte şi în sus, disperarea că îl pierzi, apoi, întrebarea, ce se întâmplă, şi percepţia faptului că te-a lăsat motorul... Având în vedere că motorul nu era oprit totuşi, am aplicat o procedură „proprie", generată probabil de frică şi de reacţia instinctivă a omului care nu înţelege ce se întâmplă. Am făcut manevre rapide şi repetate cu maneta de gaze, între relanti şi maximal. După 2–3 astfel de manevre, motorul şi-a revenit. Întrerupem misiunea şi aterizăm, raportăm. Tehnicienii verifică motorul mai bine de 30 de minute, fără a constata ceva. Se decide că avionul poate zbura, zboară cu alt echipaj, apoi plecăm şi noi din nou, acelaşi echipaj, cu acelaşi avion, aceeaşi misiune. Şi, cum probabil vă închipuiţi, se întâmplă din nou. Acum eram deja „păţit", aplic aceeaşi „procedură", motorul îşi revine din nou, din nou întrerupem misiunea...

Toate cazurile prezentate au ceva în comun: **motorul în maximal şi viteza mică.** Studiind triunghiul vitezelor aerului admis în compresorul (axial al) unui motor turboreactor, observăm că se compun viteza de înaintare a avionului şi viteza dată de rotaţia compresorului.

La aceeaşi viteză şi creşterea turaţiei, unghiul de incidenţă a aerului pe profilul paletelor de compresor se măreşte

Practic, din proiectare, se limitează „maximalul" motorului acolo unde unghiul de incidenţă este maxim admis pentru paleta respectivă. Din această cauză, la acest regim, curgerea aerului în compresor este foarte aproape de limita stabilităţii. Depăşirea acestui unghi de incidenţă produce desprinderea curgerii, fenomen similar cu cel cunoscut de piloţi sub denumirea de „angajare" a unui profil de aripă, adică încetarea curgerii laminare, desprinderea fileurilor de aer de pe aripă, producerea de turbioane. Turbioanele se produc succesiv, în cascadă,



În „Regimul 2 de zbor", la scăderea vitezei este necesară mai multă tracţiune (respectiv unghi mai mare de picaj) pentru menţinerea zborului, lucru explicabil prin creşterea unghiului de incidenţă (respectiv a rezistenţei la înaintare), necesar pentru asigurarea portanţei egale cu greutatea avionului

($F_z = 0.5 \cdot \rho \cdot V^2 \cdot S \cdot C_z$ *, unde* C_z *este direct proporţional cu unghiul de incidenţă* α *, deci pentru a menţine acelaşi în condiţiile scăderii V, trebuie mărit* C_z *, respectiv).*

consumând pentru producere foarte multă energie. Practic, profilul respectiv produce o foarte mare rezistenţă la înaintare. În cazul motorului turboreactor, această desprindere a curgerii laminare pe profilele paletelor de compresor are ca efect producerea de turbioane. Acestea se produc continuu, în cascadă, consumând toată energia produsă de turbină. Compresorul, în loc să producă aer comprimat, produce... turbioane. Iată explicaţia „exploziei" văzute de Marin Petre la avionul „meu", practic

a văzut flacăra rezultată din îmbogățirea bruscă a amestecului combustibil – aer, rezultată în urma acestui fenomen. Desprinderea curgerii laminare poate apare ca urmare a deformării profilului, deformare ireversibilă cazul aspirării de plexiglas în motorul Șoimului, cazul păsării aspirate în motorul Hawk-ului canadian, ca de altfel, toate cazurile aspirărilor de păsări în decolare. Desprinderea poate apare și datorită unei perturbații (termică, undă de șoc etc.) produsă de tragerea cu tunul la regimul de maximal și viteză mică, în capătul de sus al pantei de urcare după redresare în poligon. Poate apare și datorită aspirării de turbioane deja formate de la aripa avionului cap de formație, așa se explică de ce mi se întâmpla numai mie, de vină era stilul meu personal de pilotaj, poziția mea în formație în momentul revenirii din supraplasare în subplasare după redresarea din atacul țintei terestre, din nou cu motorul în maximal și la viteză mică (în capul pantei de urcare). Și așa se explică „legenda" că, uneori, motorul IAR-ului 99 se oprește la tragerea cu tunul.

Nu numai al IAR-ului 99, toate motoarele turboreactoare au restricții la tragerea cu tunul sau rachetele, în manualul F-ului 18 se interzice lansarea rachetelor și tragerea cu tunul cu motoarele peste 80%. Fenomenul este valabil atât pentru turboreactoare, simplu sau dublu flux, cât și pentru turbopropulsoare. Nu cred că a avut cineva probleme de acest fel cu motorul în regim de relanti, indiferent de aeronavă. De aceea, nu au existat astfel de probleme la atacul țintelor terestre din tur de poligon „normal", adică cu „parcurs" în picaj, motorul redus și viteză mare. Indiferent cu ce și cât s-a tras. Au existat însă probleme la tragerea din zbor orizontal, la viteză mare. Și, încă un amănunt important: Instinctul de pilot ne spune că motorul are maximum de stabilitate în maximal; motorul în relanti nu ne inspiră siguranță. Senzație falsă, realitatea este exact pe dos.

Cum se iese din astfel de situație ? Simplu: „tăind" energia la dispoziție turbioanelor, pentru a nu se mai putea produce în cascadă. Adică, turbina să nu mai producă energie suficientă, adică maneta de gaze pe pragul de relanti. Aerul începe din nou să curgă laminar, motorul își reintră în parametri. Cuplarea contactului de „reaprindere în aer" este o bună măsură de prevedere. Funcție de cauză, pe care pilotul a perceput-o, nedistructivă (givraj, aspirare turbioane, undă de șoc etc.) sau distructivă (aspirare păsări), poate ști dacă mai poate folosi motorul afectat la maximal sau la un regim mai redus, dacă mai poate astfel continua zborul sau nu. De exemplu, în cazul Șoimului „meu", dacă am fi înțeles fenomenul, puteam recupera tracțiunea motorului până la aproximativ 80%, suficient pentru aterizarea în siguranță și salvarea avionului. Dacă pentru un avion din clasa IAR-99 sau Bae Hawk, un astfel de regim poate asigura zborul, pentru un fast-jet, s-ar putea să nu fie suficient. Oricum, trebuie avută în vedere în primul rând salvarea echipajului.

Deoarece majoritatea accidentelor provocate de păsări aspirate au avut loc imediat după decolare (motorul în maximal și viteza mică), trebuie avut în vedere că avionul se află foarte aproape de „regimul 2 de zbor" sau, chiar în regimul 2, adică regimul în care, pe măsură ce viteza scade, tracțiunea necesară, respectiv unghiul de picaj, cresc. Timpul este scurt, viteza scade continuu deși am pus avionul în picaj, fiindcă instinctul ne împiedică să imprimăm un unghi de picaj suficient de accentuat pentru a accelera avionul astfel încât să rămână în regimul 1, regim stabil.

De aceea, și ținând cont că omul gândește „pe un singur canal", adică poate avea în atenție un singur lucru o dată, prima decizie trebuie să fie **cea de catapultare.** Ulterior, dacă avionul mai are resurse pentru planare, se poate încerca salvarea avionului, dar cu decizia de catapultare luată și gata de a fi aplicată. Vă pot spune că, o dată ce am luat decizia de aterizare forțată, „păcălit" de senzația că avionul zboară totuși, nu am mai avut timp să mă mai gândesc la catapultare, chiar în momentele dificile din final. Oricum, în final, problemele se aglomerează și, de cele mai multe ori, ne copleșesc. Aterizarea forțată, oriunde în altă parte decât pe un teren amenajat, este o loterie, datorită nenumăratelor obstacole, vizibile sau nu. Noi am scăpat cu viață numai fiindcă am avut foarte mult noroc, răniți grav și oricum avionul s-a distrus. De aceea, recomand din toată inima catapultarea în locul încercării de a salva un avion condamnat. Nimeni nu are nevoie de eroi, cu atât mai puțin familiile noastre.

Pilotul din imagine a încurcat QNH cu QFE, răsturnând din șandelă mai

Catapultare (din F-16) a unui pilot al formației Thunderbirds, în timpul unei demonstrații aeriene

jos. Și-a dat seama de greșeală, și-a acceptat propria greșeală, a luat decizia de catapultare apoi a așteptat (cu mâna pe mâner) în speranța că avionul va „ieși". Nu a ieșit și, având decizia deja luată, pilotul s-a salvat prin catapultare. Acest pilot, nu știm dacă mai zboară, cu siguranță însă își va crește nepoții...

Locotenent-comandor ing.
POPOVICI EMILIAN

MOTIVAREA PERSONALULUI DIN CORPUL MAIȘTRILOR MILITARI ȘI SUBOFIȚERILOR PENTRU CREȘTEREA PERFORMANȚEI – OBIECTIV OPERAȚIONAL DE INSTRUIRE

Maiștrii militari și subofițerii din cadrul Forțelor Aeriene Române constituie categoria de personal militar profesionalizat, care întruchipează specialistul militar și luptătorul, deservind tehnica de luptă din dotare, capabil să conducă, să instruiască și să motiveze personalul din subordine pentru îndeplinirea misiunilor ce îi revin.

Actele normative în vigoare arată că relațiile între militari se statornicesc prin sistemul de conexiuni interumane impus de specificitatea organismului militar. Acestea se bazează pe siguranță, încredere și respect, se obțin și se consolidează prin instrucție și prin activitatea de îndeplinire a îndatoririlor de serviciu.

Pornind de la prevederea din regulament referitoare la relațiile dintre militari și mergând la definiția motivației ca fiind "o sumă a tuturor forțelor interne și externe care activează conduita umană, o direcționează și îi stabilește gradul de persistență" observăm că, orice activitate a unității este strâns legată de acțiunea independentă a echipei, implicit a militarului însuși. În aceste condiții este de dorit ca liderul, prin capacitatea lui de a motiva subordonații, să activeze acele componente, necesități sau năzuințe, astfel încât aceștia să acționeze atât pentru îndeplinirea misiunilor unității, cât și pentru împlinirea personală.

Lider de grup mic, maistrul militar sau subofițerul, trebuie să fie capabil să mobilizeze și să focalizeze eforturile membrilor grupului în direcția realizării sarcinilor comune, să exercite influență asupra celorlalți, în așa măsură încât să le insufle dorința de a-l urma, iar cei care-l urmează

să o facă din voință și nu din constrângere.

Având în vedere că oamenii își doresc întotdeauna acel «ceva» care să-i facă să ajungă la o stare de mulțumire completă, am încercat să vedem care sunt nevoile, trebuințele, dorințele ce duc la creșterea randamentului militarilor.

Există o teorie motivațională numită "Ierarhia trebuințelor lui Maslow" care redă fidel obiectivele umane fundamentale la care aspiră indivizii în general, implicit și militarii. Această teorie arată că la baza piramidei, *nivelul inferior*, stau acele trebuințe fundamentale ale existenței individului (trebuințe fiziologice, de securitate și apartenență) care sunt activate înaintea celor de la vârful piramidei, *nivelul superior*, conferind individului caracterul său unic (necesități de stimă și prețuire precum autorealizarea).

Conform acestei teorii, necesitățile de la nivelul inferior, numit și „de deficit", motivează conduita umană numai dacă individul este privat de anumite lucruri. O dată îndeplinită o trebuință de la acest nivel, ea își pierde forța de motivare față de trebuințele de la nivelul superior, sau de creștere, care continuă să motiveze conduita umană chiar și atunci când sunt îndeplinite.

În primele luni ale anului 2006, am efectuat un studiu, privind punerea în practică a acestei teorii la nivelul maiștrilor militari, subofițerilor, soldaților și gradaților voluntari din Comandamentul Aerian Principal.

În urma analizării rezultatelor în funcție de necesitate, pe fiecare categorie de personal din aria de responsabilitate, am realizat o piramidă pe cele două niveluri, inferior și superior, rezultând următoarele aspecte:

a) **La nivelul inferior** al piramidei trebuințelor, atât la maiștrii militari și subofițeri cât și la soldați și gradați voluntari s-au aflat stima și prețuirea, apartenența, precum și trebuințele fiziologice (locuință, hrană, odihnă etc.). Trebuințele fiziologice predomină, ca neîndeplinite, într-o măsură mai mică la maiștri militari și subofițeri față de soldații și gradații voluntari, unde le regăsim într-o măsură mai mare. Aceste trebuințe sunt fundamentale supraviețuirii individului, indiferent dacă este bărbat

sau femeie, tânăr sau adult, militar sau civil, căsătorit sau necăsătorit.

Am remarcat dorința puternică de autodepășire a subofițerilor, soldaților și gradaților voluntari pentru a se bucura de respectul șefilor și colegilor (la nivelul inferior – deci neîndeplinită – se află nevoia de stimă și prețuire) în comparație cu maiștrii militari care consideră că sunt privați de prietenie, afiliere și apartenență la un grup (trebuința de apartenență a fost inferioară celei de stimă și prețuire).

Considerăm că acest raport invers proporțional dintre "stimă și prețuire" și "apartenență" la nivelul maiștrilor militari, subofițerilor, soldaților și gradaților voluntari se datorează, în mare parte, faptului că media de vârstă la maiștri militari și subofițeri este mai mare și sunt deja afirmați în carieră, pe când la soldați și gradați voluntari media de vârstă este mult mai mică, lucrează în sistem de puțin timp și tind către recunoașterea meritelor de către șefi. Personalul militar tânăr nu caută doar integrarea într-un grup, ci caută să câștige respectul membrilor acestuia pentru că, de multe ori, aprecierile făcute

de șefi sau colegi influențează comportamentul militarului.

b) **La nivelul superior** al piramidei trebuințelor s-au aflat siguranța locului de muncă și autorealizarea. Aceste trebuințe s-au aflat aproape la egalitate și arată, în mod cert, dorința mai mare de realizare, de a-și folosi pe deplin potențialul, de a-și îndeplini sarcinile și misiunile încredințate într-un mediu sigur, fără riscuri, mediu care să nu includă nesiguranța locului de muncă și privațiunile. Majoritatea celor tineri doresc să reușească în viață, să-și întemeieze o familie, să-și achiziționeze o locuință, să aibă garanția locului de muncă și un salariu satisfăcător. Un factor decisiv poate fi consilierul comandantului care, ca lider al maiștrilor militari, subofițerilor, soldaților și gradaților voluntari, poate motiva personalul din aria de responsabilitate, având în vedere că, în general, încrederea în lider, în forța morală, comportamentul și capabilitățile acestuia pot da militarilor sentimentul de autodisciplină și voința de a îndeplini la cele mai înalte standarde misiunile care le-au fost încredințate, indiferent de privațiunile care îi așteaptă.

Transmiterea eronată, trunchiată sau netransmiterea informațiilor către personalul din aria de responsabilitate poate duce, în timp, la pierderea încrederii față de relația cu colegii sau cea cu șefii nemijlociți. Prin realizarea feed-back-ului se evidențiază respectul reciproc, încrederea în colegi și pregătirea personală, ce au, apoi, ca finalitate, crearea de legături puternice într-un grup și ajută la formarea unității echipei.

De asemenea, trebuie urmărită orientarea și dezvoltarea profesională a tinerilor absolvenți sau a celor noi numiți într-o funcție în unitate și integrarea acestora, prin discuții, consiliere și ajutor în ceea ce privește managementul familial și financiar, planificarea evenimentelor importante din viață, modul de stabilire a relațiilor cu colegii, însă, pe cât posibil, fără a-i aduce atingeri la liberul arbitru, relațiile neoficiale stabilite cu diverse persoane. Aceasta este și opinia **plutonierului major Mihaela Voicu,** consilierul comandantului pentru problemele maiștrilor militari și subofițerilor de la Comandamentul Aerian Principal, baza studiului nostru: "*Consider că funcționarea relațiilor interpersonale între consilier si personalul din aria de responsabilitate – maiștri militari, subofițeri, soldați și gradați voluntari – reprezintă fundamentul pentru formarea unei echipe strânse, unite, care este gata să acționeze în orice moment. Acest lucru nu presupune tolerarea abaterilor de la ordinea și disciplina militară, aprobarea unor modele negative de comportament, nerespectarea ordinelor, dispozițiunilor și regulamentelor militare, necunoașterea și neîndeplinirea sarcinilor și atribuțiilor de serviciu. Recompensele sau pedepsele, ca niște consecințe ale acțiunii unui militar, sunt unelte tacite de motivare ale comandantului și au ca scop promovarea comportamentului dorit prin recompensă sau evitarea comportamentului nedorit al militarului, prin pedeapsă*".

Concluzionând, suntem de părere că, indiferent de obstacolele apărute pe parcursul derulării carierei unui militar, acestea trebuie depășite, primordial, prin relația și jocul „în echipă", iar, concomitent cu exprimarea relațiilor din cadrul colectivelor astfel create, este imperativă asigurarea prezenței motivației, sub formele dezbătute mai sus, aceasta devenind, în final, factorul determinant în atingerea standardelor propuse.

Plutonier-major SORIN SĂFTOIU
Plutonier-major MIHAELA VOICU
(consilier al comandantului pe problemele maistrilor militari şi subofiţerilor la C.O.A.P.)

SEMNELE ÎNVĂȚĂTURII

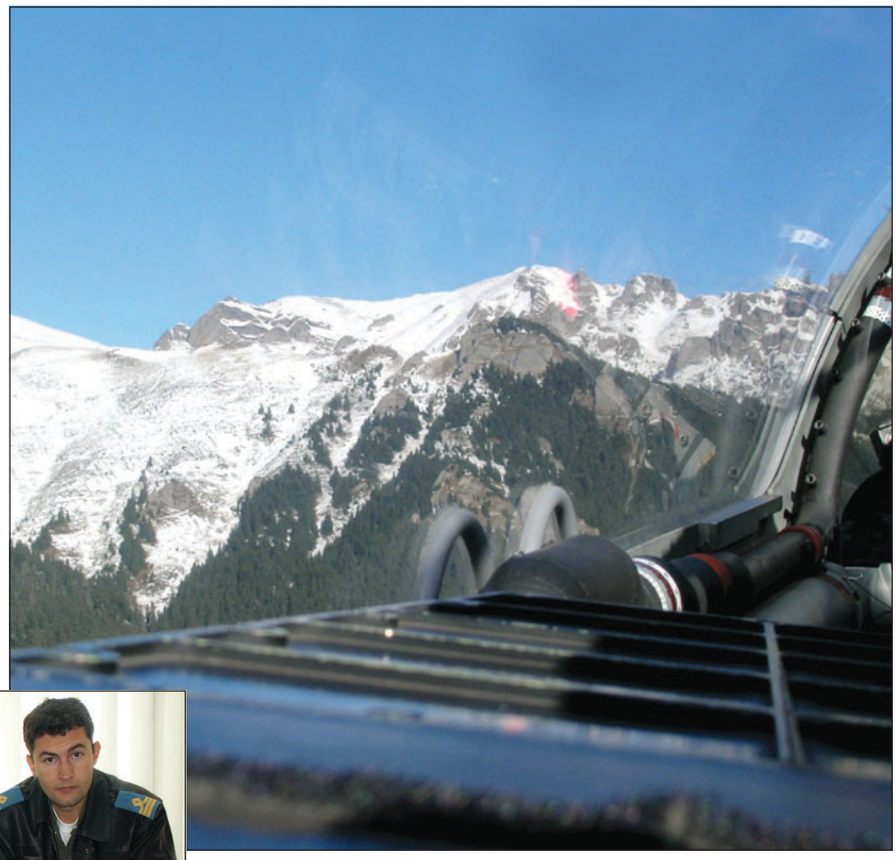
Baza 95 Aeriană Bacău a executat în anul 2006 **„Bombardament real asupra ţintelor terestre, pe timp de noapte”**, în poligonul SMÂRDAN. Dat fiind caracterul de noutate absolută al acestui tip de misiune în Forţele Aeriene Române, bombardamentele au fost executate în condiţii speciale de siguranţă. Măsurile luate cu această ocazie au fost menite să diminueze riscurile, atât în aer cât şi la sol şi să permită un control obiectiv al acurateţei executării misiunilor. Principalul obiectiv al întregii acţiuni a fost ca problemă primordială de urmărit, executarea bombardamentului real, noaptea, în condiţii de securitate. Relevante au fost **toate aspectele legate de** pregătirea pentru zbor a personalului navigant, modul de înarmare a avioanelor pe timp de noapte, amenajarea poligonului, manevra avionului în poligon şi procedura de lansare, executarea analizei misiunilor.

Am iniţiat această dezbatere avându-i ca interlocutori pe **căpitanul Leonard Baraboi** – pilot pe aeronave MiG-21 Lancer, **căpitan comandorul Ovidiu Bălan** – şeful Biroului „Lecţii Învăţate” din Statul Major al Forţelor Aeriene şi **generalul de flotilă aeriană Virgil Ristea** – comandantul Bazei 95 Aeriene Bacău.

– Domnule comandant, care au fost problemele noi cu care au fost confruntaţi oamenii?

– Am constatat o creştere accentuată a stării emoţionale a personalului navigant şi tehnic, determinată de caracterul de noutate al zborului, fapt care, gestionat

cu răbdare şi înţelegere, nu a afectat modul de executare a misiunii. Iluminarea punctuală la locul de înarmare a avioanelor am făcut-o cu 2 proiectoare portabile alimentate de la reţeaua electrică de 220 V şi cu lanterne individuale de mare putere. Menţionez faptul că proiectoarele portabile asigură iluminarea de jos în sus, fapt care incomodează activitatea de înarmare. Acroşarea bombelor s-a executat cu un singur utilaj de acroşare de tipul UA-10, insuficient pentru mai mult de 4 avioane planificate la zbor, dar satisfăcător pentru un interval între misiuni planificat corespunzător.



– Cum a fost rezolvată amenajarea poligonului?

– Iluminarea ţintelor în poligon s-a făcut cu 20 de butoaie în care s-a pus petrol de aviaţie recuperat, cu o capacitate de

aproximativ 20 de litri, dispuse echidistant pe arcul de cerc inferior al cercului ţintă cu raza de 50 m, în 10 puncte diferite, a câte 2 butoaie. Timpul de ardere al unei asemenea torţe a fost aproximativ 3,5 ore, pentru o cantitate de petrol de aviaţie de aproximativ 15 litri. Nu am neglijat nici centrul ţintei. Acesta a fost marcat cu 3 cauciucuri uzate aprinse, având un timp de ardere de aproximativ 1 oră. Direcţia de atac am marcat-o cu ajutorul unui fir director compus din 9 balize, cu o lungime de aproximativ 350 m şi un FLS (far luminos cu sclipiri).

– Care au fost particularităţile pilotajului şi a manevrelor în poligon?

– Condiţiile meteorologice în poligon au fost bune. Am executat manevra în poligon cu farurile de bord în funcţiune, pentru a facilita urmărirea avionului pe parcursul de luptă de către conducătorul de zbor din poligon. Manevra în poligon şi atacul la obiectiv s-a executat prin pilotare combinată – „la vedere” şi instrumental – cu referinţă vizuală permanentă a ţintei.

– Domnule căpitan, au fost probleme de ochire şi lansare a bombelor?

– Lansarea bombelor am executat-o modul CCIP, după ce am fost ferm convins că diamond-ul (steerpoint-ul ţintă) a fost suprapus pe ţinta luminată de jos, iar conducătorul de zbor din poligon mi-a confirmat poziţia corectă a avionului pe parcursul de luptă. Fără aceste două puncte de control obligatoriu, nu s-a deschis foc. Aşa se face că s-au executat 9 misiuni reale, cu lansarea a 18 bombe BM-250. Calificativele obţinute au fost toate de „FOARTE BINE”, bombele fiind lansate în interiorul cercului ţintă cu raza de 25 m.

– Domnule căpitan-comandor, sintetizând această experienţă majoră, care sunt comentariile, dar mai ales propunerile pentru misiuni similare viitoare?

– Iluminarea la locul de înarmare a avioanelor trebuie făcută cu mijloace fixe, similare celor de la pompele de alimentare cu combustibil şi cu lanterne individuale de mare putere. Ca sisteme de iluminare suplimentare sau de avarie, pot fi utilizate proiectoarele portabile. Pentru înarmarea avioanelor sunt necesare cel puţin 2 utilaje de acroşare de tipul UA-10, mai ales pentru situaţiile în care sunt planificate la zbor mai mult de 4 aeronave. Considerăm că marcarea direcţiei de atac nu este obligatorie. Aceasta se poate realiza cu ajutorul unui fir director cu o lungime

de 400-500 m şi un FLS (far luminos cu sclipiri), dar se pot folosi în condiţii bune şi butoaiele cu petrol recuperat.

– Cât de particularizată devine tehnica pilotajului, domnule căpitan Leonard Baraboi?

– Manevra în poligon trebuie executată cu farurile de bord în funcţiune, pentru a facilita urmărirea avionului de către conducătorul de zbor din poligon. Angajarea pe ţintă, zborul pe parcursul de luptă şi redresarea din picaj, trebuie executate prin pilotarea combinată – vizual şi instrumental – pentru un bun control al poziţiei avionului faţă de ţintă şi de sol. Lansarea bombelor este permisă în toate modurile A/G (aer-sol), cu condiţia ca pilotul să se asigure de suprapunerea diamond-ul (steerpoint-ul ţintă) pe ţintă. Bombardamentul poate fi executat şi în condiţii meteorologice grele, pentru o limită inferioară a plafonului de minimum 600 m, în aceleaşi condiţii de lansare. Pentru lansarea din picaj, angajarea pe ţintă trebuie va fi încheiată cu poziţionarea „piper"-ului de ochire pe ţintă, pentru a menţine în continuare unghiul de picaj necesar şi a preciza ochirea.

– Alte propuneri, domnule comandant?

– Pentru militarii din paza poligonului sunt necesare mijloace de radiolegătură cu conducătorul de zbor din poligon sau cu şeful pazei, precum şi mijloace de semnalizare luminoasă (lanterne). Propunem ca bombardamentul de noapte să se execute în fiecare perioada când poligonul este alocat unităţii, fără a fi necesară solicitarea unor aprobări suplimentare. Iar una dintre bunele lecţii învăţate este că pe timpul bombardamentului nocturn poate fi folosit şi containerul LDP-FLIR pentru marcarea cu precizie a ţintelor, în scop de antrenament.

"EGRETA 2006"

Pregătirea şi ducerea acţiunilor Bazei 95 Aeriene pentru impunerea respectării regimului de zbor în spaţiul aerian naţional şi participarea la combaterea acţiunilor forţelor paramilitare şi actelor teroriste, pe timpul situaţiei de criză – a fost altă misiune importantă desfăşurată de către militarii moldoveni în anul acesta, acoperind două locaţii: Bacău şi Feteşti.

– Ce probleme s-au urmărit prin planificarea acestei misiuni, domnule comandant?

– Am avut în vedere perfecţionarea capacităţii de conducere a comenzii subunităţilor participante pentru pregătirea şi ducerea acţiunilor de luptă de pe alt aerodrom, în etape distincte de apărare aeriană şi sprijin aerian apropiat. Am urmărit creşterea eficienţei activităţilor de mentenanţă pentru realizarea disponibilităţii maxime a tehnicii militare, perfecţionarea şi consolidarea deprinderilor participanţilor în elaborarea corectă a documentelor de conducere, informare şi raportare, perfecţionarea deprinderilor personalului navigant în descoperirea şi lovirea ţintelor, atât a celor aeriene, cât şi a celor terestre, perfecţionarea deprinderilor F.A.C. (controlorilor aerieni înaintaţi) în identificarea obiectivelor terestre şi dirijarea aeronavelor pentru executarea misiunilor C.A.S. (Close Air Support), dar nu am omis nici perfecţionarea deprinderilor personalului navigant pe elicopterul IAR-330 Puma în executarea misiunilor MEDEVAC.

– Domnule căpitan-comandor Ovidiu Bălan, care au fost "punctele" urmărite?

– Am supravegheat împreună încadrarea echipajelor care execută "serviciul de luptă – intervenţie umanitară" (SL-IU)

în baremele ordonate şi precizia descoperirii locului ordonat pentru acţiune în misiuni MEDEVAC, executarea redislocării pe aerodromul de bază în condiţii complexe după simularea unei misiuni de sprijin aerian apropiat, planificarea şi conducerea acţiunilor de luptă de către comandanţii de subunităţi. Nu s-a omis aprecierea gradului de pregătire al efectivelor subunităţilor participante pentru îndeplinirea unei misiuni de pe alt aerodrom, elaborarea şi prezentarea documentelor de conducere şi informare în conformitate cu standardele NATO.

– Cum a fost în aer, domnule căpitan Leonard Baraboi?

– Am dorit să impunem aplicarea corectă a procedeelor de dirijare şi atac, atât a ţintelor aeriene, cât şi a ţintelor terestre, iar la sol ne-a preocupat refacerea capacităţii de luptă, atât pe aerodromul de bază, cât şi pe aerodromul de rezervă.

– Sunt structurile Bazei 95 Aeriene pregătite pentru acest gen de misiuni?

– Sunt necesare unele corecţii, care ţin de următoarele aspecte: ■ standardizarea algoritmului de lucru la nivel TWR şi APP pentru toate bazele aeriene, prin stabilirea unui organ unic de furnizare a ATC Clearance şi primire a benzilor progresive; ■ stabilirea clară a sistemului de referinţă pentru executarea zborurilor pe toate bazele aeriene (BRIT – FL, feet, noduri, sau METRIC – metri, km/h); ■ elaborarea unor proceduri de lansare a rachetelor aer-aer asupra ţintelor reale de tip ŢPDM; ■ elaborarea unor reglementări care să definească responsabilităţile naţiunii gazdă; ■ licenţa controlorilor de trafic aerian să permită dirijarea aeronavelor de la toate sistemele APP pentru care sunt licenţiaţi.

– Care este lecţia de învăţat domnule căpitan-comandor Ovidiu Bălan?

– Pentru o bună desfăşurare a oricărui gen de misiuni, consider că sunt necesare elaborarea şi folosirea CHECK LIST-urilor pentru fiecare specialitate militară, la exerciţii de anvergură, iar în cadrul conferinţelor de planificare precizarea detaliilor referitoare la caracteristicile aerodromului de dislocare şi a misiunilor de executat.

Zbor de instrucţie

Atacul obiectivelor din apropirea zonei de contact şi a ţintelor aflate în adâncimea teritoriului inamic fiind un exerciţiu complex din Manualul de întrebuinţare în luptă avionului MiG-21 LanceR, se poate constitui într-o temă tactică necesar a fi abordată detaliat. Astfel, acest model de exerciţiu lansează ipoteza viabilă de a executa misiunea în diferite condiţii meteorologice la aerodrom, pe traiectul de zbor, la obiectiv.

– Domnule comandant, în condiţiile războiului modern în care acţiunile militare se duc noaptea şi ziua, în orice condiţii meteorologice, ce se întâmplă dacă la aerodrom condiţiile de zbor sunt normale, bune, iar în zona de acţiune vremea este rea?

– Când la aerodrom condiţiile meteorologice sunt propice zborului cu orientare vizuală, iar în zona de acţiune starea vremii nu permite executarea zborului folosind orientarea vizuală în spaţiu, misiunile nu se pot executa. Acest fapt este dictat de Manualul de instruire în zbor a aeronavei MiG-21 LanceR, care permite executarea misiunii doar în condiţii meteorologice normale. Consider necesară schimbarea acestei prevederi, chiar dacă ea este apanajul zborului de instrucţie şi nu a celui de luptă. Doar aşa vom atinge condiţiile de vârf la care face referire tema **„instruieşte-te aşa cum vei lupta”**.

Trei genuri de misiuni, trei abordări diferite însă complementare, multe aspecte ale muncii pe aerodrom pe care le ridică starea de operativitate. Cu promisiunea că vom continua dezbaterile productive, vom reveni.

Comandor DUMITRU BERBUNSCHI

EDUCAȚIA FIZICĂ ȘI SPORTUL ÎN FORȚELE AERIENE

Practicarea exercițiilor fizice a fost prezentă în toate timpurile, indiferent de organizarea socială existentă. Această prezență a fost legată de ideea de perfecționare a omului sub aspect fizic, ca element al sănătății și al pregătirii pentru exigențele vieții sociale.

Hipocrat, în Grecia antică, spunea: „**Sănătatea este condiționată de îmbinarea judicioasă a alimentației cu practicarea exercițiilor fizice**”. În prezent, graba cu care trăim, cu care mâncăm, ne face să uităm adesea de principiile necesare unei alimentații sănătoase. Apariția produselor semipreparate a dus la consumarea, în cantități din ce în ce mai mari de toxine alimentare, recunoscutele, de acum, „E-uri”, fapt care, implicit, a presupus creșterea tendințelor de îngrășare a oamenilor. Printre aceștia, se situează și personalul militar. Indiferent de dorința, plăcerea sau aptitudinile acestora pentru executarea exercițiilor fizice, considerăm că acestea sunt singura soluție viabilă pentru încadrare, și din acest punct de vedere, în standardele impuse de aderarea la NATO.

În decursul anilor, loturile reprezentative ale Forțele Aeriene Române, au încercat să inducă un curent favorabil în acest sens, prin rezultatele obținute la numeroasele participări la diferite competiții de profil: diplome, insigne și medali sau diferite premii în bani.

În perioada 18.09–24.10.2006 sub conducerea și coordonarea Serviciului Instrucție din cadrul Statului Major al Forțelor Aeriene și directa implicare a unității militare 01829 (prin asigurarea bazei materiale), s-au desfășurat activități sportive, prilejuite de sărbătorirea zilei de 25 octombrie – Ziua Armatei României.

Obiectivele principale ale competiției au fost: menținerea și întărirea sănătății, conștientizarea personalului de necesitatea practicării sistematice a exercițiilor fizice, participarea cât mai multor militari în activitățile sportive de masă, crearea unor relații inter-umane speciale între personalul din Forțele Aeriene.

La această activitate au participat alături de militari din comandamentul aviației militare române și 8 unități subordonate din garnizoana București, care au obținut următoarele rezultate, pe categorii de întreceri sportive:

- ***Campionatul de fotbal:*** **locul I: U.M. 01802; locul II: U.M. 01924; locul III: U.M. 01895.**
- ***Campionatul de tenis de masă*****: locul I: U.M. 01835; locul II: U.M. 01802; locul III: U.M. 01961.**
- ***Campionatul de fotbal – tenis*****: locul I: U.M. 01829; locul II: U.M. 01802; locul III: U.M. 01835.**

Premiile acordate au fost:

- ***Campionatul de fotbal*****: locul I: cupă transmisibilă și 10 tricouri; locul II: 10 maiouri departajare; locul III: minge fotbal.**
- ***Campionatul de tenis de masă*****: locul I: cupă transmisibilă și un set palete cu fileu; locul II: set 2 palete tenis masă; locul III: 3 tricouri mânecă scurtă.**
- ***Campionatul de fotbal – tenis*****: locul I: cupă și 3 tricouri mânecă scurtă; locul II: 3 maieuri departajare; locul III: minge fotbal.**

Cu prilejul desfășurării acestor competiții s-a reiterat dorința participanților pentru desfășurarea unor activități similare, pentru anul 2007, pe segmente trimestriale.

Plutonier-major SORIN SĂFTOIU
(cu sprijinul Compartimentului Pregătire Fizică din cadrul S.M.F.A.)

CER SENIN

PER ASPERA
AD ASTRA

PUBLICAŢIE EDITATĂ
DE STATUL MAJOR
AL FORŢELOR AERIENE ROMÂNE

CONSILIUL EDITORIAL
AL REVISTEI
"CER SENIN"

Preşedinte

general-locotenent LAURENŢIU MAFTEI
e-mail: lmaftei @ roaf.ro

Membri

general-maior dr. MARINEL NICOLAE
e-mail: nicolaem@roaf.ro

general maior FĂNICĂ CÂRNU
e-mail: fcarnu@roaf.ro

general de flotilă aeriană ION ŞTEFAN
e-mail: istefan@roaf.ro

căpitan-comandor LILIANA TĂNASE
e-mail: proff@roaf.ro

comandor DUMITRU BERBUNSCHI
e-mail: dberbunschi@roaf.ro

Coperta 1
"Autumn Flag" – misiunea care a adus piloţii şi aeronavele italiene pe cerul României

COPYRIGHT:
Este autorizată orice reproducere, cu condiţia specificării sursei.

Redacţia "CER SENIN"

Şoseaua Bucureşti-Ploieşti, km. 10,5
sector 1, Bucureşti
Telefon/Fax: **021/231.53.82**
E-m@il: **cersenin@roaf.ro**
ISSN 1582-6317. B 222.05; C 1011.00

NORME DE COLABORARE:
Cititorii pot trimite pe adresa redacţiei texte şi fotografii care se încadrează în tematica revistei. Manuscrisele nu se înapoiază.
Răspunderea juridică pentru conţinutul articolelor aparţine în exclusivitate autorilor, conform art. 206 CP.

REDACTOR-ŞEF:
comandor
DUMITRU BERBUNSCHI;
e-mail: dberbunschi@roaf.ro

SECRETAR DE REDACŢIE:
căpitan MIRCEA BARAC;
e-mail: mircea_barac@yahoo.com

PROCESARE TEXTE:
LEANA TUDORAN;
e-mail: leni_tudoran@yahoo.com

TEHNOREDACTARE:
LUCIAN TEODORESCU;
e-mail: teodorescu_lucian@yahoo.com

FOTOREPORTER:
ADRIAN SULTĂNOIU;
e-mail: adiuss2000@yahoo.com

SUBOFIŢER CU EVIDENŢA
plutonier-major
SORIN SĂFTOIU
e-mail: sorin_saftoiu@yahoo.com

Ne puteţi vizita şi la www.roaf.ro/ro/cersenin

Tipărit la
Centrul Tehnic-Editorial al Armatei
sub comanda nr. 4410/2006